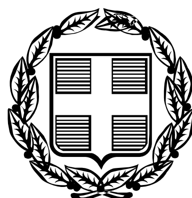


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 1160**

10 Ιουλίου 2007

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. 4113.221/01/2007 (1)

Αποδοχή του Κώδικα Ασφαλείας για τα πλοία Ειδικού Προορισμού.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Το άρθρο τέταρτο του ν.2208/1994 «Κύρωση του Πρωτοκόλλου 1988 που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα 1974» (ΦΕΚ 71 Α΄), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 7 παράγραφος 4 του ν.2575/1998 «Ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας» (ΦΕΚ 23 Α΄).

2. Το άρθρο 46 παρ. 2 του ν.δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (ΦΕΚ 261 Α΄).

3. Τις διατάξεις του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (ΦΕΚ 98 Α΄).

4. Την απόφαση Res. A.534 (13) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) που υιοθετήθηκε την 17η Νοεμβρίου 1983, τις εγκυκλίους MSC/Circ.446/13.10.1986, 478/28.7.1987 και 739/28.6.1996 καθώς και την απόφαση MSC 183(79)/9.12.2004 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

5. Την υπ' αριθμ. 2320.23/1/93/5.10.1993 κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Υγείας Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων «Ορισμός διατετιμημένων εντύπων ΝΑΤ - Διαδικασία εκτύπωσης και διάθεσης αυτών - Αντίτιμο αυτών και τρόπος είσπραξης τους» (ΦΕΚ 812 Β΄), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

6. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε :

Άρθρο πρώτο

1. Γίνεται αποδεκτός για εφαρμογή στα «νέα πλοία» με Ελληνική σημαία, τα οποία ορίζονται ως τα ναυπηγηθέντα μετά την 18.11.1983, ο Κώδικας Ασφαλείας πλοίων Ειδικού Προορισμού (Code of Safety for Special Purpose Ships) ο οποίος υιοθετήθηκε με την Απόφαση Res. A. 534(13)/17.11.1983 του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και τροποποιήθηκε με τις εγκυκλίους MSC/Circ. 446/13.10.1986, 478/28.7.1987 και 739/28.6.1996 και την Απόφαση MSC 183(79)/09-12-2004 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization).

2. Τα κείμενα των Αποφάσεων Res. A.534(13)/17.11.1983 και MSC/183(79)/9.12.2004 καθώς και των εγκυκλίων MSC/Circ. 446/13.10.1986, 478/28.7.1987 και 739/28.6.1996 σε πρωτότυπο στην Αγγλική και σε μετάφραση στην Ελληνική γλώσσα, παρατίθενται στην παρούσα απόφαση ως ΜΕΡΟΣ Α΄ και ΜΕΡΟΣ Β΄ αντίστοιχα .

3. Σε περίπτωση ύπαρξης διαφοράς μεταξύ του Αγγλικού και του Ελληνικού κειμένου του Κώδικα που γίνεται αποδεκτός με την απόφαση αυτή, κατισχύει το Αγγλικό κείμενο.

ΜΕΡΟΣ Α΄
ΚΕΙΜΕΝΟ ΣΤΗΝ ΑΓΓΛΙΚΗ ΓΛΩΣΣΑ

Res. A.534(13)

RESOLUTION A.534(13)

Adopted on 17 November 1983
Agenda item 5(b)

CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS

A

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 16(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations concerning maritime safety,

NOTING that specialized types of ships with unusual design and operational characteristics may differ from those of conventional merchant ships subject to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974,

ALSO NOTING that by virtue of the specialized nature of the work undertaken by these ships, special personnel are carried, who are neither crew members nor passengers as defined in the above Convention,

RECOGNIZES that certain safety standards supplementing those of the 1974 SOLAS Convention may be required for special purpose ships,

HAVING CONSIDERED the recommendation made by the Maritime Safety Committee at its forty-eighth session,

1. ADOPTS the Code of Safety for Special Purpose Ships (SPS Code), the text of which is set out in the Annex to this resolution;

2. INVITES all Governments concerned:

(a) to take appropriate steps to give effect to the Code as soon as possible;

(b) to inform IMO of measures taken for the application of the Code and of the date from which new special purpose ships should comply with the provisions of the Code.

B

THE ASSEMBLY,

HAVING ADOPTED the Code of Safety for Special Purpose Ships (SPS Code),

RECOGNIZING that new types of special purpose ships or new designs or operational features may be introduced in the future,

AUTHORIZES the Maritime Safety Committee to amend the Code as necessary.

ANNEX

CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS

PREAMBLE

1 The Code has been developed to provide an international standard of safety for special purpose ships of new construction the application of which will facilitate operation of such ships and result in a level of safety for the ships and their personnel equivalent to that required by the International Convention for the Safety of Life at Sea in force.

2 For the purposes of this Code a special purpose ship is a ship of not less than 500 gross tonnage which carries more than 12 special personnel, i.e. persons who are specially needed for the particular operational duties of the ship and are in addition to those persons required for the normal navigation, engineering and maintenance of the ship or engaged to provide services for the persons carried on board.

3 Because special personnel are expected to be able bodied with a fair knowledge of the layout of the ship and have received some training in safety procedures and the handling of the ship's safety equipment, the special purpose ships on which they are carried need not be considered or treated as passenger ships.

4 In developing the safety standards for this Code it has been necessary to consider:

.1 the number of special personnel being carried; and

.2 the design and size of the ship in question.

5 Recognizing that for certain limited areas of operation and service characteristics it would be unreasonable to apply the Code in full, the possibility of relaxations has been introduced by the concept of near-coastal voyages.

6 While the Code has been developed for new ships of 500 gross tonnage and above, Administrations may consider the application of the provisions of the Code also to ships of lesser tonnage. The term "new ship" has not been defined in order to give any Administration discretion to decide the effective date of entry into force.

7 For facilitating the operation of special purpose ships this Code provides for a certificate, called a Special Purpose Ship Safety Certificate, which should be issued to every special purpose ship. Where a special purpose ship is normally engaged on international voyages as defined in the 1974 SOLAS Convention it should, in addition, also carry SOLAS Safety Certificates, either:

.1 for a passenger ship with a SOLAS Exemption Certificate; or

.2 for a cargo ship with a SOLAS Exemption Certificate, where necessary;

as the Administration deems appropriate.

CONTENTS

CHAPTER 1 – GENERAL

1.1 The purpose of the Code is to recommend design criteria, construction standards and other safety measures for special purpose ships.

1.2 Application

The Code applies to every new special purpose ship of not less than 500 gross tonnage. The Administration may also apply these provisions as far as reasonable and practicable to special purpose ships of less than 500 gross tonnage.

1.3 Definitions

For the purpose of this Code the definitions given hereunder apply. For terms used but not defined in this Code, the definitions as given in the 1974 SOLAS Convention apply.

1.3.1 "Crew" means all persons carried on board the ship to provide navigation and maintenance of the ship, its machinery, systems, and arrangements essential for propulsion and safe navigation or to provide services for other persons on board.

1.3.2 "Passenger" means every person other than:

.1 the master and the members of the crew or other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship; and

.2 a child under one year of age.

1.3.3 "Special personnel" means all persons who are not passengers or members of the crew or children of under one year of age and who are carried on board in connection with the special purpose of that ship or because of special work being carried out aboard that ship. Wherever in this Code the number of special personnel appears as a parameter it should include the number of passengers carried on board which may not exceed 12.

1.3.4 "Special purpose ship" means a mechanically self-propelled ship which by reason of its function carries on board more than 12 special personnel including passengers. Special purpose ships to which this Code applies include the following types:

.1 ships engaged in research, expeditions and survey;

.2 ships for training of marine personnel;

.3 whale and fish factory ships not engaged in catching;

.4 ships processing other living resources of the sea, not engaged in catching;

.5 other ships with design features and modes of operation similar to ships referred to in .1 to .4 which in the opinion of the Administration may be referred to this group.

1.3.5 "1974 SOLAS Convention as amended", unless otherwise stated, means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended by resolution MSC.1(XLV) adopted on 20 November 1981.

1.3.6 "Near-coastal voyage" means a voyage in the vicinity of the coast of an Administration as defined by that Administration.

1.3.7 "Length (L)" means 96% of the total length on a waterline at 85% of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel, the waterline on which this length is measured should be parallel to the designed waterline. The length (L) should be measured in metres.

1.3.8 "Breadth (B)" means the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material. The breadth (B) should be measured in metres.

1.3.9 "Permeability" in relation to a space is the ratio of the volume within that space which is assumed to be occupied by water to the total volume of that space.

1.4 **Exemptions**

1.4.1 A special purpose ship which engages in a near-coastal voyage may be exempted from any of the requirements of the present Code, provided that it complies with safety requirements which are appropriate for this limited area of operation.

1.4.2 A ship which is not normally engaged as a special purpose ship which undertakes an exceptional single voyage as a special purpose ship may be exempted by the Administration from the provisions of this Code provided that it complies with safety requirements which in the opinion of the Administration are adequate for the voyage which is to be undertaken by the ship.

1.5 Equivalents

1.5.1 Where the Code requires that a particular fitting, material, appliance, apparatus, item of equipment or type thereof should be fitted or carried in a unit, or that any particular provision should be made, or any procedure or arrangement should be complied with, the Administration may allow any other fitting, material, appliance, apparatus, item of equipment or type thereof to be fitted or carried, or any other provision, procedure or arrangement to be made in that unit, if it is satisfied by trial thereof or otherwise that such fitting, material, appliance, apparatus, item of equipment or type thereof or that any particular provision, procedure or arrangement is at least as effective as that required by the Code.

1.5.2 When an Administration so allows any fitting, material, appliance, apparatus, item of equipment or type thereof, or provision, procedure, arrangement, novel design or application to be substituted hereafter, it should communicate to the Organization the particulars thereof, together with a report on the evidence submitted, so that the Organization may circulate the same to other Governments for the information of their officers.

1.6 Surveys

Every special purpose ship should be subject to the surveys as specified for cargo ships, other than tankers, in the 1974 SOLAS Convention as amended by the 1978 SOLAS Protocol, which should cover the provisions of this Code.

1.7 Certification

1.7.1 A certificate may be issued after survey in accordance with 1.6 either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the certificate.

1.7.2 The certificate should be drawn up in the official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in the appendix to the Code. If the language used is neither English nor French, the text should include a translation into one of these languages.

1.7.3 The duration and validity of the certificate should be governed by the respective provisions for cargo ships in the 1974 SOLAS Convention as amended by the 1978 SOLAS Protocol.

1.7.4 If a certificate is issued for a special purpose ship of less than 500 gross tonnage, this certificate should indicate to what extent relaxations in accordance with 1.2 were accepted.

CHAPTER 2 – STABILITY AND SUBDIVISION

2.1 The intact stability of special purpose ships of under 100 m in length should comply with the provisions in resolution A.167(ES.IV) except that the alternative criteria given in 2.5.2 of the Guidelines for the Design and Construction of Offshore Supply Vessels may be used for special purpose ships of similar design and characteristics. The intact stability of special purpose ships of 100 m in length and above should be to the satisfaction of the Administration.

2.2 The subdivision and damage stability of special purpose ships carrying not more than 200 special personnel should be adequate to meet the survival standard specified in 2.5, after sustaining assumed side damage to the extent given in 2.3, in locations along the ship's length as specified in 2.2.1 and 2.2.2 for any condition of loading. These requirements should govern this operating draught for any actual condition of loading provided the draught is in no case greater than that corresponding to the minimum freeboard calculated in accordance with the International Convention on Load Lines in force.

2.2.1 In a special purpose ship carrying not more than 50 special personnel the damage should be assumed to occur anywhere in its length between transverse watertight bulkheads, spaced at a distance of not less than the longitudinal extent of side damage specified in 2.3.1, except involving damage to the machinery space. A special purpose ship of not more than 50 m in length and carrying not more than 50 special personnel may be exempted from the subdivision requirements of this Code provided that it complies with safety requirements which the Administration may deem appropriate for the area of operation.

2.2.2 In a special purpose ship carrying more than 50 but not more than 200 special personnel the damage should be assumed to occur anywhere in its length between transverse watertight bulkheads spaced at a distance of not less than the longitudinal extent of side damage specified in 2.3.1. In any such special purpose ship having a length of 100 m and over the assumed damage at the forward end should include damage to the collision bulkhead.

2.2.3 A special purpose ship carrying more than 200 special personnel should meet the subdivision and damage stability requirements for a passenger ship carrying that number of passengers.

2.3 Subject to the provisions of this section the extent of damage should be assumed as follows:

2.3.1 *Longitudinal* extent: $1/3L^{\frac{2}{3}}$ or 14.5 m, whichever is less.

2.3.2 Transverse extent: B/5 or 11.5 m, whichever is less (measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level of the summer load line).

2.3.3 Vertical extent: from the moulded line of the bottom shell plating at centreline upwards without limit.

2.3.4 If any damage of a lesser extent than that specified in 2.3.1, 2.3.2 and/or 2.3.3 results in a more severe condition, such damage should be taken into account.

2.3.5 If pipes, ducts, trunks or tunnels are situated within the assumed extent of damage, arrangements should be such that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than those assumed to be flooded for each case of damage.

2.4 The requirements of 2.2 should be confirmed by calculations which take into consideration the design characteristics of the ship, the arrangements, configuration and contents of the damaged compartments, the distribution of dry cargo, the distribution, specific gravities and the free surface effect of liquids and should be based on the following provisions:

2.4.1 The permeability of spaces assumed to be damaged should be as follows:

Spaces	Permeabilities
Appropriated to cargo	by calculation, but not less than 0.60
Appropriated to stores	0.60
Occupied by accommodation	0.95
Occupied by machinery	0.85
Intended for voids	0.95

2.4.2 Wherever as a result of assumed damage a tank is penetrated, it should be assumed that any liquid therein is completely lost from that compartment and replaced by salt water up to the level of the final plane of equilibrium.

2.5 The ship may be regarded as achieving the required survival standard if the following conditions are met:

2.5.1 The damage waterline before the equalization and/or in the process thereof should be below the lower edge of any opening through which progressive flooding may take place. Such openings include air-pipes, ventilators and openings which are closed by means of weathertight doors or hatch covers but may exclude those openings closed by means of watertight manhole covers and flush scuttles, small watertight cargo tank hatch covers which maintain the high integrity of the deck, remotely operated watertight sliding doors and sidescuttles of the non-opening type.

2.5.2 The angle of heel due to unsymmetrical flooding should not exceed 20° prior to equalization and after equalization should not exceed:

7° — in the case of flooding between adjacent transverse watertight bulkheads as required in 2.2.1 and 2.2.2

12° — in the case of flooding involving the collision bulkhead as required in 2.2.2. In special cases the Administration may allow additional heel due to the unsymmetrical moment but in no case should the final heel exceed 15°.

2.5.3 The initial metacentric height of a ship in the final stage of flooding for the static equilibrium position in case of symmetrical flooding and for the upright position in case of unsymmetrical flooding as calculated by the constant displacement method should be not less than 0.05 m before appropriate measures to increase the metacentric height have been taken.

2.5.4 The righting lever curve at the final stage of flooding should have a minimum range of 20° beyond the position of equilibrium in association with a maximum righting lever of at least 100 mm within this range. Unprotected openings should not be immersed within this range of residual stability except where the space concerned is included in damage stability calculations as a floodable space. Within this range the immersion of all openings listed in 2.5.1 and other openings capable of being closed watertight may be permitted.

2.5.5 The Administration should be satisfied that the damage stability and trim are sufficient during intermediate stages of flooding.

2.6 The ship should be designed so as to keep unsymmetrical flooding to a minimum consistent with efficient arrangements. The means adopted for equalization of the ship should, where practicable, be self-acting, but in any case where controls to cross-flooding fittings are provided they should be operable from above the bulkhead deck. All such fittings and controls should be acceptable to the Administration.

2.7 The requirements of regulations 9 to 20 and 22 to 25 of part B of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended should be met as follows:

.1 Regulations 9, 12, 14, 18, 19, 22, 23, 24, 25 by all special purpose ships, as applicable;

.2 Regulation 10 by special purpose ships carrying more than 50 special personnel;

.3 Regulation 11 by special purpose ships carrying not more than 50 special personnel;

.4 Regulations 17 and 20 by special purpose ships carrying more than 200 special personnel;

.5 Regulation 15 for all special purpose ships except that for special purpose ships of not more than 50 m in length exemptions may be granted by the Administration;

.6 Regulations 13 and 16 are not applicable.

2.8 **Bilge pumping arrangements**

2.8.1 A ship carrying not more than 50 special personnel should meet the requirements of regulation 21.1 and 21.3 of part B of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended and the following:

.1 The bilge pumping system required by regulation 21.1 should be capable of operation after side damage specified in 2.3 in the locations along the ship's length specified in 2.2.1. For this purpose wing suctions should generally be fitted except in narrow compartments at the end of the ship, where one suction may be sufficient. In compartments of unusual form, additional suctions may be required. Arrangements should be made whereby water in the compartment may find its way to the suction pipes. Where, for particular compartments, the Administration is satisfied that the provision of drainage may be undesirable, it may allow such provisions to be dispensed with, provided the survival capability of the ship will not be impaired.

.2 Provision should be made to prevent the compartment served by any bilge suction pipe being flooded in the event of the pipe being severed or otherwise damaged by collision in any other compartment. For this purpose, where the pipe is at any part situated within the transverse extent of damage, as specified in 2.3 in the locations along the ship's length as specified in 2.2.1, a nonreturn valve should be fitted to the pipe in the compartment containing the open end.

.3 Distribution boxes, cocks and valves in connection with the bilge pumping system should be arranged so that, in the event of flooding of a compartment other than the machinery space, one of the bilge pumps may be operative on any compartment; in addition, damage to a pump or pipe located outside the machinery space and connected to the bilge main outboard of the transverse extent of damage as specified in 2.3 in the locations along the ship's length specified in 2.2.1 should not put the bilge pumping system out of action. The valves for controlling the bilge suctions for spaces other than the machinery space should be capable of being operated from within the machinery space or from above the bulkhead deck.

2.8.2 A special purpose ship of not more than 50 m in length and carrying not more than 50 special personnel may be exempted from 2.8.1, provided that it complies with the safety requirements which the Administration may deem appropriate for the area of operation.

2.8.3 A ship carrying more than 50 special personnel should meet the requirements of regulation 21.1 and 21.2 of part B of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended.

CHAPTER 3 – MACHINERY INSTALLATIONS

3.1 The requirements of regulations 26 to 28 and 30 to 39 of part C of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended should be met.

3.2 **Steering gear**

All installations should be in accordance with regulation 29 of part C of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended except that installations in special purpose ships carrying not more than 200 special personnel should, when applicable, be in accordance with regulation 29.6.1.2 and installations in special purpose ships carrying more than 200 special personnel should, when applicable, be in accordance with regulation 29.6.1.1.

CHAPTER 4 – ELECTRICAL INSTALLATIONS

4.1 The requirements of regulations 40, 41 and 44 of part D of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended should be met.

4.2 **Emergency source of power**

4.2.1 Installations in special purpose ships carrying not more than 50 special personnel should be in accordance with regulation 43 of part D of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended and in addition special purpose ships of more than 50 m in length should meet the requirements of regulation 42.2.6.1 of that part.

4.2.2 Installations in special purpose ships carrying more than 50 special personnel should be in accordance with regulation 42 of part D of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended.

4.3 **Precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin**

4.3.1 All installations should be in accordance with regulation 45.1 to 45.10 inclusive of part D of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended.

4.3.2 Installations on special purpose ships carrying more than 50 special personnel should also be in accordance with regulation 45.11 of part D of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended.

CHAPTER 5 – PERIODICALLY UNATTENDED MACHINERY SPACES

5.1 The requirements of regulations 46 to 53 of part E of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended should be met.

5.2 **Special purpose ships carrying more than 200 special personnel**

Special purpose ships carrying more than 200 special personnel should be specially considered by the Administration as to whether or not their machinery spaces may be

periodically unattended and if so whether additional requirements to those stipulated in this chapter are necessary to achieve equivalent safety to that of normally attended machinery spaces.

CHAPTER 6 – FIRE PROTECTION

6.1 For ships carrying more than 200 special personnel the requirements of chapter II-2 of the 1974 SOLAS Convention as amended for passenger ships carrying more than 36 passengers should be applied.

6.2 For ships carrying more than 50, but not more than 200, special personnel the requirements of chapter II-2 of the 1974 SOLAS Convention as amended for passenger ships carrying not more than 36 passengers should be applied.

6.3 For ships carrying not more than 50 special personnel the requirements of chapter II-2 of the 1974 SOLAS Convention as amended for cargo ships should be applied.

CHAPTER 7 – EXPLOSIVES STOWAGE

7.1 Explosives associated with the special purpose of the ship should be stored in one of the following categories of magazines:

.1 Integral magazines – those forming an integral part of the ship;

.2 Independent magazines – that are non-integral, portable magazines with a capacity of 3 m^3 or greater;

.3 Magazine boxes – that are non-integral, portable magazines with a capacity of less than 3 m^3.

7.2 The following minimum provisions should be applied bearing in mind that additional provisions may be required by the Administration dependent on the nature of the explosives.

7.3 Integral magazines should not be located in close proximity to and never below accommodation spaces and not in close proximity to control spaces.

7.4 Integral magazines should not be located adjacent to a boiler room, engine room, galley or other space presenting a fire hazard. If it is necessary to construct the magazine in proximity to these areas, a cofferdam of at least 0.6 m should be provided separating the two spaces. Such a cofferdam should be provided with ventilation and should not be used for stowage. One of the bulkheads forming the cofferdam should be of A-15 construction unless there is adjacent machinery space of category A in which case A-30 is appropriate.

7.5 Access to integral magazines should preferably be from the open deck, but in no case through spaces mentioned in paragraphs 7.3 and 7.4.

7.6 Independent magazines and magazine boxes should be located on a weather deck in a location protected from direct impact of the sea. The location should provide sufficient protection against warm air or hazardous vapours being emitted from galleys, pump-rooms, etc. Due regard should be paid to the possible risk of subjecting certain explosives to radio emissions.

7.7 Magazine boxes should be located on a weather deck at least 0.1 m from the deck and any deck-house and in a position suitable for jettisoning the contents.

7.8 Integral magazines should be of permanent watertight construction and formed by permanent A-15 class divisions. A-0 class divisions may be allowed if spaces adjacent to the magazine do not contain flammable products.

7.9 Magazines should be insulated with non-combustible material as necessary to prevent the condensation of moisture.

7.10 Light fixtures installed in magazines should be equipped with globes and guards. Control of lighting systems should be from outside the magazine. An indicator light should be provided at the switch location to indicate when circuits are energized. Other electrical equipment and wiring should not be installed within or pass through magazines except electrical cables enclosed in a watertight trunk.

7.11 Piping of fresh or salt water and drainage systems and piping of systems installed in the magazines themselves may be routed through magazines. Piping of other systems should be permitted only if they are enclosed in a watertight trunk.

7.12 Magazines should be provided with a means whereby they may be securely locked to prevent unauthorized access.

7.13 Racks, stanchions, battens, or other devices should be installed to provide safe stowage of explosives in their approved shipping containers with a minimum of dunnage.

7.14 Decks of magazines should be covered with a permanent nonslip, nonspark covering.

7.15 Independent magazines should be of weathertight metal construction. The interior should be insulated with a non-combustible insulation providing an A-15 standard.

7.16 The electrical terminals on independent magazines for connection to the ship's electrical system should be of watertight construction and should bear a label plate denoting the power requirement of the magazine.

7.17 Independent magazines should bear a label plate stating light weight and maximum allowable weight of explosives.

7.18 Magazine boxes should be of watertight metal construction having a body and lid thickness of no less than 3 mm. Where the box may be exposed to direct sun, sun shields should be provided.

7.19 Integral magazines should be provided with natural or mechanical ventilation fitted with flame screen sufficient to maintain the magazine temperature below 38°C.

7.20 Independent magazines should be provided with efficient natural ventilation fitted with flame screen.

7.21 In integral and in independent magazines a sprinkler system should be installed with an application rate of 24 l/m^2 per minute. Equivalent means may be accepted by the Administration. The controls should be clearly marked as to their function.

7.22 Integral and independent magazines should be clearly labelled indicating:

.1 the space is a magazine

.2 open lights and flame should be kept away

.3 the magazine door should be kept shut

.4 matches and lighters should be removed prior to entering

.5 not to lift with contents (in the case of independent magazines).

7.23 Magazine boxes should be clearly labelled indicating:

.1 the container is a magazine box

.2 open lights and flame should be kept away

.3 the box should be kept shut.

7.24 Detonators should be stowed separately from the other explosives.

CHAPTER 8 – LIFE-SAVING APPLIANCES

8.1 The requirements of chapter III of the 1974 SOLAS Convention* should be applied with the specifications given hereunder.

8.2 A special purpose ship carrying more than 50 special personnel should comply with the requirements contained in chapter III of the 1974 SOLAS Convention* for passenger ships engaged in international voyages which are not short international voyages.

8.3 A special purpose ship carrying not more than 50 special personnel should comply with the requirements contained in chapter III of the 1974 SOLAS Convention* for cargo ships other than tankers. Such ships may however carry life-saving appliances in accordance with 8.2, if they comply with the subdivision requirements for ships carrying more than 50 special personnel.

8.4 Regulations 2, 18.3.3, 20.1.2, 20.1.3, 26.1.6, 26.1.7, 38.6, 44 and 45 of chapter III of the 1974 SOLAS Convention* are not applicable to special purpose ships.

8.5 Where in chapter III of the 1974 SOLAS Convention* the term "passenger" is used, it should be read to mean "special personnel" for the purpose of this Code.

CHAPTER 9 – RADIOCOMMUNICATIONS

9.1 Notwithstanding the right of the Administration to impose requirements higher than those specified herein, special purpose ships should comply with the provisions for cargo ships of chapter IV of the 1974 SOLAS Convention as amended.

9.2 Ships of 1,600 gross tonnage and upwards operating in an area which in the view of the Administration is adequately covered by radiotelephone facilities, may be exempted by the Administration from compliance with regulation 3 of chapter IV of the 1974 SOLAS Convention as amended provided that the ship complies with regulation 4 of chapter IV.

---

* All references in this chapter to regulations of the 1974 SOLAS Convention refer to resolution MSC.6(48) adopted on 17 June 1983.

CHAPTER 10 – SAFETY OF NAVIGATION

The special purpose ships should comply with the provisions of chapter V of the 1974 SOLAS Convention as amended.

APPENDIX

FORM OF SAFETY CERTIFICATE FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS

SPECIAL PURPOSE SHIP SAFETY CERTIFICATE

(Official seal) *(Country)*

Issued in compliance with provisions of the Code of Safety for Special Purpose Ships, and under the authority of the Government of

....

(full designation of the country)

by ....

(full designation of the competent person or organization under the provisions of the Code)

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Gross tonnage	Maximum number of special personnel (incl. passengers) to be carried

Ship's special purpose ....

Date of build ....

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with 1.6 of the Code.

2 That the survey showed:

2.1 the condition of the hull, machinery and equipment was in all respects satisfactory and the ship complied with the relevant provisions of chapters 2, 3, 4 and 5 of the Code;

2.2 the life-saving appliances provided for a total number of . . . . persons and no more. The lifeboats and liferafts were equipped in accordance with the provisions of the Code;

2.3 the ship was provided with a line-throwing apparatus and portable radio apparatus for survival craft in accordance with the provisions of the Code;

2.4 the ship complied with the provisions of the Code as regards fire-detecting appliances, fire-extinguishing appliances and fire control plans;

2.5 the ship complied with the provisions of the Code as regards shipborne navigational equipment, pilot ladders and mechanical pilot hoists and nautical publications;

2.6 the ship was provided with lights and shapes and means of making sound and distress signals in accordance with the requirements of the Code and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

2.7 the ship complied with the provisions of the Code as regards radiotelegraphy/radiotelephony*;

2.8 the functioning of the radiotelegraphy installation for motor lifeboats and/or the portable radio apparatus for survival craft, if provided, complied with the provisions of the Code;

2.9 in all other respects the ship complied with the relevant provisions of the Code.

3 That the ship under the provision of 1.4/1.7.4* of the Code is exempted from the provisions of . . . . of the Code.

4 That the ship has/has not* been provided with Certificates issued under the 1974 SOLAS Convention as amended by the 1978 SOLAS Protocol.

This certificate is valid until . . . . subject to the annual and periodical surveys in accordance with . . . . of the Code.

Issued at: . . . .
(Place of issue of certificate)

. . . . 19 . . . .
(Date of issue) *(Signature of authorized official issuing the certificate)*

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

---

* Delete as appropriate.

ENDORSEMENT FOR ANNUAL SURVEYS RELATING TO HULL, MACHINERY AND EQUIPMENT REFERRED TO IN SECTION 2.1 OF THIS CERTIFICATE

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by 1.6 of the Code, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Code.

Annual survey: Signed . . . .
(Signature of authorized official)

Place . . . .

Date . . . .

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual survey: Signed . . . .
(Signature of authorized official)

Place . . . .

Date . . . .

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual survey: Signed . . . .
(Signature of authorized official)

Place . . . .

Date . . . .

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual survey: Signed . . . .
(Signature of authorized official)

Place . . . .

Date . . . .

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)



ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND PERIODICAL SURVEYS RELATING TO LIFE-SAVING APPLIANCES AND OTHER EQUIPMENT REFERRED TO IN SECTIONS 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.8 AND 2.9 OF THIS CERTIFICATE

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by 1.6 of the Code, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Code.

Annual survey: Signed ....
(Signature of authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual/periodical* survey: Signed ....
(Signature of authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual/periodical* survey: Signed ....
(Signature of authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual survey: Signed ....
(Signature of authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

---

* Delete as appropriate.

ENDORSEMENT FOR PERIODICAL SURVEYS RELATING TO RADIO INSTALLATIONS REFERRED TO IN SECTION 2.7 OF THIS CERTIFICATE

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by 1.6 of the Code, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Code.

Periodical survey: Signed ....
(Signature of authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Periodical survey: Signed ....
(Signature of authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Periodical survey: Signed ....
(Signature of authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual survey: Signed ....
(Signature of authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Endorsement for the extension of the Certificate

The ship complies with the relevant provisions of the Code, and this Certificate should, in accordance with 1.7.3, be accepted as valid until ....

Signed ....
(Signature of authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

AMENDMENTS TO THE CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS (RESOLUTION A.534(13))

1 At its fifty – third session (8 – 17 September 1986), the Maritime Safety Committee (MSC 53/24, paragraphs 23.1.9 to 23.1.12 and LSA 18/17, annex 4) adopted, in accordance with resolution A.534(13), the amendments to chapter 8 of the Code of Safety for Special Purpose Ships, attached hereto.

2 At the request of the Committee, the aforementioned amendments are brought to the attention of Member Governments.

AMENDMENTS TO THE CODE OF SAFETY FOR SPECIAL – PUPROSE SHIPS IN RESPECT OF SURVIVAL CRAFT ON SAIL TRAINING SHIPS

(RESOLUTION A.534(13))

1 Insert the following paragraph immediately following paragraph 8.3 of chapter 8 - Life Saving Appliances of the Code of Safety for Special Purpose Ships and renumber the present paragraph 8.4 and subsequent paragraphs accordingly:

"8.4 Sail training ships, irrespective of their gross tonnage, carrying more than 50 special personnel (trainees), may be accepted by the Administration if they:

.1 comply with the requirements of regulation III/20.1.5 of the 1974 SOLAS Convention, as amended, including the provision of a rescue boat; and

.2 in addition, carry one immersion suit complying with regulation III/33 of the SOLAS Convention, as amended, for each person on board, unless:

.2.1 davits are provided for launching the liferafts; or

.2.2 the ship is constantly engaged on voyages in warm climates where in the opinion of the Administration immersion suits are unnecessary.".

2 Delete reference to regulation 38.6 from the text of old paragraph 8.4 and replace the references to regulations "44 and 45" by "45 and 46".

AMENDMENTS TO THE CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS (Resolution A.534(13))

1 The Maritime Safety Committee, at its fifty – fourth session (27 April to 1 May 1987) adopted in accordance with resolution A.534(13) (MSC 54/23, paragraphs 3.5 and 3.6) amendments to the Code of Safety for Special Purpose Ships, attached hereto.

2 These amendments incorporate other amendments to the Code previously adopted by the Committee, at its fifty – third session, and circulated in MSC/Circ.446.

3 The Sub-Committee on Ship Design and Equipment has been requested by the Committee to include the attached amendments in any future amendments to the Code prepared by the Sub-Committee.

4 The amendments are brought to the attention of Member Governments as advance information and for appropriate action.

AMENDMENTS TO THE CODE OF SAFETY FOR SPECIAL - PURPOSE SHIPS IN RESPECT OF SURVIVAL CRAFT ON SAIL TRAINING SHIPS

1 Amend chapter 1, paragraph 1.2 (Application) of the Code to read:

"Except as provided in 8.3 the Code applies to every new special purpose ship of not less than 500 gross tonnage. The Administration may also apply these provisions as far as reasonable and practicable to special purpose ships of less than 500 gross tonnage."

2 Amend chapter 1, paragraph 1.3.4 to read:

"1.3.4 Except as provided in 8.3, "special purpose ship" means a mechanically self-propelled ship which, by reason of its function, carries on board more than 12 special personnel including passengers. Special purpose ships to which this Code applies include the following types:

.1 ships engaged in research, expeditions and survey;

.2 ships for training of marine personnel;

.3 whale and fish factory ships not engaged in catching;

.4 ships processing other living resources of the sea, not engaged in catching;

.5 other ships with design features and modes of operation similar to ships referred to in .1 to .4 which in the opinion of the Administration may be referred to this group."

3 Replace chapter 8 by the following:

"CHAPTER 8 – LIFE-SAVING APPLIANCES*

8.1 The requirements of chapter III of the 1974 SOLAS Convention should be applied with the specifications given hereunder.

8.2 A special purpose ship carrying more than 50 special personnel should comply with the requirements contained in chapter III of the 1974 SOLAS Convention for passenger ships engaged in international voyages which are not short international voyages.

8.3 Notwithstanding the provisions of 8.2, sail training ships, whether mechanically self-propelled or not and irrespective of their gross tonnage, carrying more than 50 special personnel (trainees), may in lieu of meeting the requirements of regulations 20.1.1, 20.1.2 or 20.1.3 of chapter III of the 1974 SOLAS Convention:

.1 comply with the requirements of regulation 20 1.5 of chapter III of the 1974 SOLAS Convention including the provision of at least one rescue boat in accordance with regulation 20 2.2 of chapter III; and

.2 in addition, carry one immersion suit complying with regulation 33 of chapter III of the 1974 SOLAS Convention for each person on board, unless:

.2.1 davits are provided for launching the liferafts; or

.2.2 the ship is constantly engaged on voyages in warm climates where, in the opinion of the Administration, immersion suits are unnecessary.

* All references in this chapter to regulations of the 1974 SOLAS Convention are those as amended in 1983.

8.4 A special purpose ship carrying not more than 50 special personnel should comply with the requirements contained in chapter III of the 1974 SOLAS Convention for cargo ships other than tankers. Such ships may however carry life-saving appliances in accordance with 8.2, if they comply with the subdivision requirements for ships carrying more than 50 special personnel.

8.5 Regulations 2, 18.3.3, 20.1.2, 20.1.3, 26.1.6, 26.1.7, 45 and 46 of chapter III of the 1974 SOLAS Convention are not applicable to special purpose ships.

8.6 Where in chapter III of the 1974 SOLAS Convention the term "passenger" is used, it should be read to mean "special personnel" for the purpose of this Code.

AMENDMENTS TO THE CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS (RESOLUTION A.534(13))

1 The Maritime Safety Committee, at its sixty-sixth session (28 May to 6 June 1996), adopted, in accordance with resolution A.534(13), amendments to the Code of Safety for Special Purpose Ships, set out in the annex.

2 These amendments incorporate other amendments to the Code previously adopted by the Committee at its fifty-third and fifty-fourth sessions and circulated in MSC/Circ.478.

3 The amendments are brought to the attention of Member Governments for appropriate action.

***

ANNEX

AMENDMENTS TO THE CODE OF SAFETY FOR SPECIAL-PURPOSE SHIPS IN RESPECT OF SURVIVAL CRAFT ON SAIL TRAINING SHIPS

1 Amend chapter 1, paragraph 1.2 (Application) of the Code to read:

"Except as provided in 8.3, the Code applies to every new special purpose ship of not less than 500 gross tonnage. The Administration may also apply these provisions as far as reasonable and practicable to special purpose ships of less than 500 gross tonnage."

2 Amend chapter 1, paragraph 1.3.4 to read:

"1.3.4 Except as provided in 8.3, "special purpose ship" means a mechanically self-propelled ship which, by reason of its function, carries on board more than 12 special personnel including passengers. Special purpose ships to which this Code applies include the following types:

.1 ships engaged in research, expeditions and survey;

.2 ships for training of marine personnel;

.3 whale and fish factory ships not engaged in catching;

.4 ships processing other living resources of the sea, not engaged in catching;

.5 other ships with design features and modes of operation similar to ships referred to in .1 to .4 which in the opinion of the Administration may be referred to this group."

3 Replace chapter 8 by the following:

"CHAPTER 8 - LIFE-SAVING APPLIANCES[1]

8.1 The requirements of chapter III of the 1974 SOLAS Convention, as amended, should be applied with the specifications given hereunder.

8.2 A special purpose ship carrying more than 50 special personnel should comply with the requirements contained in chapter III of the 1974 SOLAS Convention for passenger ships engaged in international voyages which are not short international voyages.

---

[1] All references in this chapter to regulations of the 1974 SOLAS Convention are those as amended in 1983.

8.3 Notwithstanding the provisions of 8.2, sail training ships, whether mechanically self-propelled or not and irrespective of their gross tonnage, carrying more than 50 special personnel (trainees), may in lieu of meeting the requirements of regulations 20.1.1, 20.1.2 or 20.1.3 of chapter III of the 1974 SOLAS Convention:

.1 comply with the requirements of regulation 20 1.5 of chapter III of the 1974 SOLAS Convention including the provision of at least one rescue boat in accordance with regulation 20 2.2 of chapter III; and

.2 in addition, carry one immersion suit complying with regulation 33 of chapter III of the 1974 SOLAS Convention for each person on board, unless:

.2.1 davits are provided for launching the liferafts; or

.2.2 the ship is constantly engaged on voyages in warm climates where, in the opinion of the Administration, immersion suits are unnecessary.

8.4 A special purpose ship carrying not more than 50 special personnel should comply with the requirements contained in chapter III of the 1974 SOLAS Convention for cargo ships other than tankers. Such ships may however carry life-saving appliances in accordance with 8.2, if they comply with the subdivision requirements for ships carrying more than 50 special personnel.

8.5 Regulations 2, 18.3.3, 20.1.2, 20.1.3, 26.1.6, 26.1.7, 45 and 46 of chapter III of the 1974 SOLAS Convention are not applicable to special purpose ships.

8.6 Where in chapter III of the 1974 SOLAS Convention the term "passenger" is used, it should be read to mean "special personnel" for the purpose of this Code.

4 Replace chapter 9 by the following:

"CHAPTER 9 - RADIOCOMMUNICATIONS

Special purpose ships should comply with the provisions of chapter IV of the SOLAS Convention, as amended."

5 Replace the existing "Form of Safety Certificate for Special Purpose Ships" by the revised form given in the attached Appendix which should be supplemented by a "Record of Equipment for Special Purpose Ship Safety Certificate (Form SPS)" given in its annex.

APPENDIX

Form of Safety Certificate for Special Purpose Ships

SPECIAL PURPOSE SHIP SAFETY CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form SPS)

(Official seal) *(State)*

Issued in compliance with the provisions of the

CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS

under the authority of the Government of

____

(name of the State)

by ______________________________

(person or organization authorized)

Particulars of ship[2]

Name of ship . . . .

[2]Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

Distinctive number or letters . . . .

Port of registry

Gross tonnage . . . .

Sea areas in which ship is certificated
to operate (SOLAS regulation IV/2) . . . .

IMO Number[3] . . . .

Ship's special purpose . . . .

Date on which keel was laid or ship was at a similar
stage of construction or, where applicable, date on
which work for a conversion or an alteration or
modification of a major character was commenced . . . .

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1.6 of the Code.

2 That the survey showed that:

2.1 the ship complied with the provisions of the Code as regards:

.1 the structure, main and auxiliary machinery, boilers and other pressure vessels;

.2 the watertight subdivision arrangements and details;

2.2 the ship complied with the provisions of the Code as regards structural fire protection, fire safety systems and appliances and fire control plans;

2.3 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the provisions of the Code;

2.4 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the provisions of the Code;

2.5 the ship complied with the provisions of the Code as regards radio installations;

2.6 the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the provisions of the Code;

---

[3]Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by resolution A.600(15).

2.7 the ship complied with the provisions of the Code as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

2.8 the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals, in accordance with the provisions of the Code and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

2.9 in all other respects the ship complied with the relevant provisions of the Code.

3 That an Exemption Certificate has/has not[4] been issued.

4 That the ship has/has not[4] been provided with Certificates issued under the 1974 SOLAS Convention, as amended.

This certificate is valid until ....

Issued at ....
(Place of issue of certificate)

....
(Date of issue) *(Signature of authorized official issuing the certificate)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

[4]Delete as appropriate.

ENDORSEMENT FOR ANNUAL SURVEYS RELATING TO HULL, MACHINERY AND EQUIPMENT REFERRED TO IN SECTION 2.1 OF THIS CERTIFICATE

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by 1.6 of the Code, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Code.

Annual survey: Signed

(Signature of authorized official)

Place . . . .

Date . . . .

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual survey: Signed

(Signature of authorized official)

Place . . . .

Date . . . .

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual survey: Signed

(Signature of authorized official)

Place . . . .

Date . . . .

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual survey: Signed

(Signature of authorized official)

Place . . . .

Date . . . .

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND PERIODICAL SURVEYS RELATING TO LIFE-SAVING APPLIANCES AND OTHER EQUIPMENT REFERRED TO IN SECTIONS 2.2, 2.3, 2.4, 2.6, 2.7, 2.8 AND 2.9 OF THIS CERTIFICATE

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by 1.6 of the Code, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Code.

Annual survey: Signed

(Signature of authorized official)

Place . . . .

Date . . . .

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual/periodical* survey: Signed . . . .

(Signature of authorized official)

Place . . . .

Date . . . .

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual/periodical* survey: Signed . . . .

(Signature of authorized official)

Place . . . .

Date . . . .

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual Survey: Signed . . . .

(Signature of authorized official)

Place . . . .

Date . . . .

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

---

*Delete as appropriate.

ENDORSEMENT FOR PERIODICAL SURVEYS RELATING TO RADIO INSTALLATIONS REFERRED TO IN SECTION 2.5 OF THIS CERTIFICATE

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by 1.6 of the Code, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Code:

Periodical survey: Signed ....

(Signature of authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Periodical survey: Signed ....

(Signature of authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Periodical survey: Signed ....

(Signature of authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual Survey: Signed ....

(Signature of authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Endorsement for the extension of the Certificate

The ship complies with the relevant provisions of the Code, and this Certificate should, in accordance with 1.7.3, be accepted as valid until ....

Signed ....

(Signature of authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

ANNEX

Record of Equipment for the Special Purpose Ship Safety Certificate
(Form SPS)

This Record shall be permanently attached to the
Special Purpose Ship Safety Certificate

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE
CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS

1 *Particulars of ship*

Name of ship . . . .

Distinctive number or letters . . . .

Number of special personnel (including passengers)
for which certified . . . .

Minimum number of persons with required qualifications to operate
the radio installations . . . .

2 *Details of life-saving appliances*

1	Total number of persons for which life-saving appliances are provided		
		Port Side	Starboard side
2	Total number of lifeboats		. . . .
2.1	Total number of persons accommodated by them		. . . .
2.2	Number of partially enclosed lifeboats (SOLAS regulation III/42)		. . . .
2.3	Number of self-righting partially enclosed lifeboats (SOLAS regulation III/43)		. . . .
2.4	Number of totally enclosed lifeboats (SOLAS regulation III/44)		. . . .
2.5	Other lifeboats		. . . .
2.5.1	Number		. . . .
2.5.2	Type		. . . .

3	Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)	. . . .
3.1	Number of lifeboats fitted with searchlights	. . . .
4	Number of rescue boats	. . . .
4.1	Number of boats which are included in the total lifeboats shown above	. . . .
5	Liferafts	. . . .
5.1	Those for which approved launching appliances are required	. . . .
5.1.1	Number of liferafts	. . . .
5.1.2	Number of persons accommodated by them	. . . .
5.2	Those for which approved launching appliances are not required	. . . .
5.2.1	Number of liferafts	. . . .
5.2.2	Number of persons accommodated by them	. . . .
6	Buoyant apparatus	. . . .
6.1	Number of apparatus	. . . .
6.2	Number of persons capable of being supported	. . . .
7	Number of lifebuoys	. . . .
8	Number of lifejackets	. . . .
9	Immersion suits	. . . .
9.1	Total number	. . . .
9.2	Number of suits complying with the requirements for lifejackets	. . . .
10	Number of thermal protective aids[1]	. . . .
11	Radio installations used in life-saving appliances	. . . .
11.1	Number of radar transponders	. . . .
11.2	Number of two-way VHF radiotelephone apparatus	. . . .

[1]Excluding those required by SOLAS regulations III/38.5.1.24, III/41.8.31 and III/47.2.2.13.

3 *Details of radio facilities*

	Item	Actual provision
1	Primary systems	. . . .
1.1	VHF radio installation	. . . .
1.1.1	DSC encoder	. . . .
1.1.2	DSC watch receiver	. . . .
1.1.3	Radiotelephony	. . . .
1.2	MF radio installation	. . . .
1.2.1	DSC encoder	. . . .
1.2.2	DSC watch receiver	. . . .
1.2.3	Radiotelephony	. . . .
1.3	MF/HF radio installation	. . . .
1.3.1	DSC encoder	. . . .
1.3.2	DSC watch receiver	. . . .
1.3.3	Radiotelephony	. . . .
1.3.4	Direct-printing radiotelegraphy	. . . .
1.4	Inmarsat ship earth station	. . . .
2	Secondary means of alerting	. . . .
3	Facilities for reception of maritime safety information	. . . .
3.1	NAVTEX receiver	. . . .
3.2	EGC receiver	. . . .
3.3	HF direct-printing radiotelegraph receiver	. . . .
4	Satellite EPIRB	. . . .
4.1	COSPAS-SARSAT	. . . .
4.2	Inmarsat	. . . .
5	VHF EPIRB	. . . .
6	Ship's radar transponder	. . . .
7	Radiotelephone distress frequency watch receiver on 2,182 kHz[2]	. . . .
8	Device for generating the radiotelephone alarm signal on 2,182 kHz[3]	. . . .

[2]Unless another date is determined by the Maritime Safety Committee, this item need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1999.

[3]This item need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1999.

4 *Methods used to ensure availability of radio facilities* (SOLAS regulations IV/15.6 and 15.7)

4.1 Duplication of equipment . . . .

4.2 Shore-based maintenance . . . .

4.3 At-sea maintenance capability . . . .

5 *Special Purpose Ships constructed before 1 February 1995 which do not comply with all the applicable requirements of chapter IV of the SOLAS Convention, as amended.*[5]

	Requirements of regulations	Actual provision
Hours of listening by operator		. . . .
Number of operators		. . . .
Whether auto alarm fitted		. . . .
Whether main installation fitted		. . . .
Whether reserve installation fitted		. . . .
Whether main and reserve transmitters electrically separated or combined		. . . .

6 *Special Purpose Ships constructed before 1 February 1992 which do not fully comply with the applicable requirements of chapter III of the SOLAS Convention, as amended.*[6]

	Actual provision
Radiotelegraph installation for lifeboat	. . . .
Portable radio apparatus for survival craft	. . . .
Survival craft EPIRB (121.5 MHz and 243.0 MHz)	. . . .
Two-way radiotelephone apparatus	. . . .

[5]This section need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1999

[6]This section need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1995.

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects

Issued at ....
(Place of issue of the Record)

....
(Date of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the Record)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

ANNEX 17

RESOLUTION MSC.183(79)
(adopted on 9 December 2004)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS (SPS CODE)

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO resolution A.534(13), by which the Assembly, at its thirteenth session, adopted the Code of Safety for Special Purpose Ships (SPS Code),

NOTING that the Assembly authorized the Committee to amend the Code as may be necessary,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-ninth session, amendments to the SPS Code proposed by the Sub-Committee on Flag State Implementation, at its eleventh session, which were approved by the Committee, at its seventy-eighth session,

1. ADOPTS amendments to the Code of Safety for Special Purpose Ships, as amended, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES that the said amendments should become effective on 1 July 2006.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS, AS AMENDED

APPENDIX

FORM OF SAFETY CERTIFICATE FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS

1 In the form of the Special Purpose Ship Safety Certificate, the following new section is inserted between the section commencing with the words "This certificate is valid until" and the section commencing with the words "Issued at":

"Completion date of the survey on which this certificate is based: ……………………………….".
(dd/mm/yyyy)

ΜΕΡΟΣ Β΄
ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΛΩΣΣΑ

ΑΠΟΦΑΣΗ Α.534(13)
ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ

Α

Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ,

ΕΝΘΥΜΟΥΜΕΝΗ το Άρθρο 16 (ι) της Σύμβασης για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό όσον αφορά στις αρμοδιότητες της Συνέλευσης σχετικά με τους κανονισμούς που διέπουν την ναυτιλιακή ασφάλεια,

ΠΑΡΑΤΗΡΩΝΤΑΣ ότι εξειδικευμένοι τύποι πλοίων με ασυνήθιστη σχεδίαση και λειτουργικά χαρακτηριστικά είναι δυνατόν να διαφέρουν από τα συμβατικά εμπορικά πλοία που υπάγονται στην Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στην Θάλασσα, 1974,

ΕΠΙΣΗΣ ΠΑΡΑΤΗΡΩΝΤΑΣ ότι λόγω της ειδικευμένης εργασίας που αναλαμβάνουν αυτά τα πλοία, μεταφέρεται ειδικό προσωπικό που δεν αποτελεί ούτε πλήρωμα ούτε επιβάτες με τον ορισμό που δίνεται στην ως άνω Σύμβαση,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ ότι ορισμένα πρότυπα ασφαλείας σε συμπλήρωση εκείνων της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 μπορεί να απαιτούνται για τα πλοία ειδικού προορισμού,

ΑΦΟΥ ΕΞΕΤΑΣΕ την εισήγηση που έγινε από την Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφαλείας στην 48η συνοδό της,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ τον Κώδικα Ασφαλείας για Πλοία Ειδικού Προορισμού (Κώδικας ΠΕΠ), το κείμενο του οποίου παρατίθεται στο Παράρτημα της παρούσης αποφάσεως,

2. ΚΑΛΕΙ όλα τα ενδιαφερόμενα Κράτη:

(α) να λάβουν όλα τα κατάλληλα μέτρα για να τεθεί σε ισχύ ο Κώδικας το ταχύτερο δυνατόν,

(β) να ενημερώσουν τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) για τα ληφθέντα μέτρα για την εφαρμογή του Κώδικα και για την ημερομηνία από την οποία τα νέα πλοία ειδικού προορισμού θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του Κώδικα.

Β

Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΙΟΘΕΤΗΣΕΙ τον Κώδικα Ασφαλείας για Πλοία Ειδικού Προορισμού (Κώδικας ΠΕΠ),

ΑΝΤΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΗ ότι νέοι τύποι πλοίων ειδικού τύπου ή πλοία με νέα σχεδίαση ή λειτουργικά χαρακτηριστικά είναι δυνατόν να υπάρξουν στο μέλλον,

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΕΙ την Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας να τροποποιήσει τον Κώδικα όταν χρειαστεί.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

1 Ο Κώδικας αναπτύχθηκε για να αποτελέσει ένα διεθνές πρότυπο ασφαλείας για πλοία ειδικού προορισμού νέας κατασκευής, η εφαρμογή του οποίου θα διευκολύνει την λειτουργία αυτών των πλοίων και θα επιφέρει ένα επίπεδο ασφαλείας για τα πλοία και το προσωπικό τους εφάμιλλο εκείνου που απαιτείται από την Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στην Θάλασσα (Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ.) που ισχύει τώρα.

2 Για τους σκοπούς του παρόντος Κώδικα, ένα πλοίο ειδικού προορισμού είναι ένα πλοίο τουλάχιστον 500 κ.ο.χ. που μεταφέρει περισσότερα από 12 άτομα ειδικού προσωπικού, ήτοι άτομα που απαιτούνται ειδικά για τα συγκεκριμένα λειτουργικά καθήκοντα του πλοίου, επιπλέον προς τα άτομα που απαιτούνται για την συνήθη ναυσιπλοΐα, την μηχανολογία και την συντήρηση του πλοίου ή για την παροχή υπηρεσιών προς τα άτομα που μεταφέρονται επί του πλοίου.

3 Δεδομένου ότι το ειδικό προσωπικό αναμένεται να είναι αρτιμελές και να διαθέτει καλή γνώση της διαρρύθμισης του πλοίου και να έχει περάσει από κάποια εκπαίδευση για τις διαδικασίες ασφαλείας και τον χει-

ρισμό του εξοπλισμού ασφαλείας του πλοίου, τα πλοία ειδικού προορισμού με τα οποία θα μεταφέρεται αυτό το προσωπικό δεν θα θεωρούνται ή αντιμετωπίζονται ως επιβατικά πλοία.

4 Κατά την ανάπτυξη των προτύπων ασφαλείας για τον παρόντα Κώδικα, χρειάστηκε να ληφθούν υπ' όψη:

.1 ο αριθμός μελών του ειδικού προσωπικού που θα μεταφέρεται, και

.2 η σχεδίαση και το μέγεθος του συγκεκριμένου πλοίου

5 Αναγνωρίζοντας ότι για ορισμένους τομείς της λειτουργίας και για ορισμένα χαρακτηριστικά υπηρεσίας θα ήταν παράλογο να εφαρμόζεται ο Κώδικας στο σύνολο του, εισήχθη η δυνατότητα της ηπιότερης εφαρμογής με την έννοια των ακτοπλοϊκών ταξιδιών.

6 Ενώ ο Κώδικας αναπτύχθηκε για νέα πλοία 500 κ.ο.χ. και άνω, οι Διοικήσεις μπορούν να προβλέψουν την εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα και σε πλοία μικρότερης χωρητικότητας. Δεν δόθηκε ορισμός στον όρο "νέο πλοίο" για να δοθεί η διακριτική ευχέρεια σε κάθε Διοίκηση να αποφασίσει την ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος.

7 Για να διευκολυνθεί η λειτουργία των πλοίων ειδικού προορισμού, ο παρών Κώδικας προβλέπει την έκδοση ενός πιστοποιητικού που θα καλείται Πιστοποιητικό Ασφαλείας Πλοίου Ειδικού Προορισμού, και το οποίο θα πρέπει να εκδίδεται για κάθε πλοίο ειδικού προορισμού. Όταν ένα πλοίο ειδικού προορισμού εκτελεί συνήθως διεθνείς πλόες όπως αυτοί ορίζονται στην Σύμβαση Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, τότε θα πρέπει, επιπλέον, να διαθέτει και τα Πιστοποιητικά Ασφαλείας Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ., είτε:

.1 για ένα επιβατηγό πλοίο ένα Πιστοποιητικό Απαλλαγής Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ., ή

.2 για ένα φορτηγό πλοίο ένα Πιστοποιητικό Απαλλαγής Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ., εάν χρειάζεται, όπως θα κρίνει σωστό η Διοίκηση.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΓΕΝΙΚΑ

1.1 Σκοπός του Κώδικα είναι να συστήσει σχεδιαστικά κριτήρια, κατασκευαστικά πρότυπα και άλλα μέτρα ασφαλείας για τα πλοία ειδικού προορισμού.

1.2 Εφαρμογή

Ο Κώδικας ισχύει για κάθε νέο πλοίο ειδικού προορισμού τουλάχιστον 500 κ.ο.χ. Η Διοίκηση μπορεί επίσης να εφαρμόσει αυτές τις διατάξεις, στον βαθμό του λογικού και του πρακτικού, σε πλοία ειδικού προορισμού με χωρητικότητα μικρότερη των 500 κόρων.

1 .3 Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος Κώδικα, θα ισχύουν οι ορισμοί που δίδονται με το παρόν. Για όρους που χρησιμοποιούνται αλλά δεν ορίζονται στον παρόντα Κώδικα, θα ισχύουν οι ορισμοί της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974.

1.3.1 "Πλήρωμα" σημαίνει όλα τα άτομα που μεταφέρονται επί

του πλοίου που ασχολούνται με την ναυσιπλοΐα και την συντήρηση του πλοίου, των μηχανημάτων, των συστημάτων και των διατάξεων που είναι αναγκαίες για την πρόωση και την ασφαλή ναυσιπλοΐα, ή με την παροχή υπηρεσιών προς τα άλλα άτομα επί του πλοίου.

1.3.2 "Επιβάτης" σημαίνει κάθε άτομο εκτός από:

.1 τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος ή άλλα πρόσωπα που εργάζονται ή απασχολούνται με οποιαδήποτε ιδιότητα επί ενός πλοίου για τις εργασίες αυτού του πλοίου, και

.2 ένα παιδί κάτω του ενός έτους.

1.3.3 "Ειδικό προσωπικό" σημαίνει όλα τα άτομα που δεν είναι επιβάτες ή μέλη του πληρώματος ή παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους, και τα οποία μεταφέρονται επί του πλοίου στα πλαίσια του ειδικού προορισμού αυτού του πλοίου ή λόγω κάποιας ειδικής εργασίας που εκτελείται επί του πλοίου. Στις περιπτώσεις που στον παρόντα Κώδικα ο αριθμός του ειδικού προσωπικού εμφανίζεται ως παράμετρος, θα περιλαμβάνει τον αριθμό των επιβατών που μεταφέρονται επί του πλοίου, ο οποίος δεν μπορεί να υπερβαίνει τους 12.

1.3.4 "Πλοίο ειδικού προορισμού" σημαίνει ένα μηχανικώς αυτο-προωθούμενο πλοίο, το οποίο λόγω της αποστολής του μεταφέρει περισσότερα από 12 μέλη ειδικού προσωπικού, συμπεριλαμβανομένων των επιβατών. Στα πλοία ειδικού προορισμού επί των οποίων ισχύει ο παρών Κώδικας, περιλαμβάνονται οι εξής τύποι:

.1 πλοία που ασχολούνται με την έρευνα, τις αποστολές και την τοπογραφία,

.2 πλοία για εκπαίδευση ναυτικού προσωπικού,

.3 πλοία της φαλαινοθηρικής και αλιευτικής βιομηχανίας, που δεν ασχολούνται με την αλιεία,

.4 πλοία επεξεργασίας άλλων έμβιων θαλάσσιων πόρων, που δεν ασχολούνται με την αλιεία,

.5 άλλα πλοία με σχεδιαστικά χαρακτηριστικά και τρόπους λειτουργίας παρόμοιους με αυτούς των πλοίων των παραγράφων .1 έως .4 ανωτέρω, τα οποία κατά την κρίση της Διοίκησης μπορούν να ενταχθούν σε αυτή την ομάδα.

1.3.5 "Σύμβαση Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 όπως έχει τροποποιηθεί", εκτός εάν άλλως δηλώνεται, σημαίνει την Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στην Θάλασσα του 1974, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί με την απόφαση MSC.1(XLV) που υιοθετήθηκε στις 20 Νοεμβρίου 1981.

1.3.6 "Παράκτιο ταξίδι" σημαίνει ένα ταξίδι που διεξάγεται κοντά στις ακτές μιας Διοίκησης όπως ορίζεται από αυτή την Διοίκηση.

1.3.7 "Μήκος (L)" σημαίνει το 96% του συνολικού μήκους σε μία ίσαλο γραμμή στο 85% του ελάχιστου βάθους μετρούμενου από την άνω επιφάνεια της τρόπιδος, ή το μήκος από ακρώνηον της πλώρης μέχρι τον άξονα του κορμού του πηδαλίου σε εκείνη την ίσαλο γραμμή, εάν αυτό είναι μεγαλύτερο. Σε πλοία που είναι σχεδιασμένα με προπέτεια τρόπιδος, η ίσαλος γραμμή επί της οποίας μετράται το μήκος θα πρέπει να είναι παράλληλη στην

προβλεπόμενη ίσαλο γραμμή. Το Μήκος (L) πρέπει να είναι εκπεφρασμένο σε μέτρα.

1.3.8 "Πλάτος (B)" σημαίνει το μέγιστο πλάτος του πλοίου, μετρούμενο στο κέντρο του πλοίου πάνω στην ναυπηγική γραμμή του σκελετού ενός πλοίου με μεταλλικό περίβλημα, και στην εξωτερική επιφάνεια του κύτους σε περίπτωση πλοίου με περίβλημα από οποιοδήποτε άλλο υλικό. Το πλάτος (B) πρέπει να είναι εκπεφρασμένο σε μέτρα.

1.3.9 "Διαπερατότητα" σε σχέση με ένα χώρο είναι η κατάκλυση που μπορεί να δεχθεί αυτός ο χώρος, ως ποσοστό επί του συνολικού όγκου αυτού του χώρου.

1.4 Εξαιρέσεις

1.4.1 Ένα πλοίο ειδικού προορισμού που εκτελεί παράκτιους πλόες μπορεί να εξαιρεθεί από οποιαδήποτε από τις απαιτήσεις του παρόντος Κώδικα, υπό τον όρον ότι συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις ασφαλείας που αντιστοιχούν σε αυτή την περιορισμένη περιοχή δραστηριοποίησης.

1.4.2 Ένα πλοίο που δεν απασχολείται κανονικά ως πλοίο ειδικού προορισμού και το οποίο αναλαμβάνει κατ' εξαίρεση ένα ταξίδι ως πλοίο ειδικού προορισμού, μπορεί να εξαιρεθεί από οποιαδήποτε διάταξη του παρόντος Κώδικα, υπό τον όρον ότι συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις ασφαλείας που κατά την γνώμη της Διοίκησης επαρκούν για το ταξίδι που πρόκειται να αναλάβει το πλοίο.

1.5 Ισοδύναμα

1.5.1 Στις περιπτώσεις που ο Κώδικας απαιτεί ότι ένα πλοίο πρέπει να έχει εγκατεστημένο ή να φέρει ένα εξάρτημα, μία συσκευή, ένα μηχάνημα, ένα μέρος εξοπλισμού ή κάποιο τύπο αυτών, ή ότι μια συγκεκριμένη πρόβλεψη πρέπει να γίνει, ή μία διαδικασία ή ρύθμιση πρέπει να τηρηθεί, η Διοίκηση μπορεί να επιτρέψει στο πλοίο να έχει εγκατεστημένο ή να φέρει ένα άλλο εξάρτημα, συσκευή, μηχάνημα, μέρος εξοπλισμού ή τύπο αυτών, ή πρέπει να γίνει μια άλλη πρόβλεψη, ή να τηρηθεί μία άλλη διαδικασία ή ρύθμιση, εάν ικανοποιείται κατόπιν δοκιμής ή με άλλο τρόπο ότι αυτό το εξάρτημα, η συσκευή, το μηχάνημα, το μέρος εξοπλισμού ή ο τύπος αυτών, ή η συγκεκριμένη πρόβλεψη, ή διαδικασία ή ρύθμιση, είναι τουλάχιστον εξ ίσου αποτελεσματική με εκείνη που προβλέπει ο Κώδικας.

1.5.2 Όταν η Διοίκηση επιτρέπει κατά τα ανωτέρω να γίνει υποκατάσταση από ένα εξάρτημα, υλικό, συσκευή, μηχάνημα, μέρος εξοπλισμού ή τύπο αυτών, ή μια πρόβλεψη, διαδικασία ή ρύθμιση, καινοφανή σχεδίαση ή εφαρμογή, θα γνωστοποιεί στον Οργανισμό τις σχετικές πληροφορίες συνοδευόμενες από έκθεση των υποβληθέντων στοιχείων, ούτως ώστε ο Οργανισμός να τα κοινοποιήσει στις άλλες Κυβερνήσεις προς ενημέρωση των αξιωματούχων τους.

1.6 Επιθεωρήσεις

Κάθε πλοίο ειδικού προορισμού θα πρέπει να υποβάλλεται στις επιθεωρήσεις που προβλέπονται για τα φορτηγά πλοία, πλην δεξαμενόπλοιων, από την Σύμβαση Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 όπως έχει τροποποιηθεί από το Πρωτόκολλο Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1978, το οποίο πρέπει να καλύπτει τις διατάξεις του παρόντος Κώδικα.

1.7 Πιστοποίηση

1.7.1 Ένα πιστοποιητικό μπορεί να εκδοθεί κατόπιν επιθεωρήσεως σύμφωνα με την παράγραφο 1.6 είτε από την Διοίκηση είτε από άλλο άτομο ή οργανισμό δεόντως εξουσιοδοτημένο από αυτήν. Εν πάση περιπτώσει, η Διοίκηση αναλαμβάνει πλήρη ευθύνη για το πιστοποιητικό.

1.7.2 Το πιστοποιητικό πρέπει να εκδοθεί στην επίσημη γλώσσα της εκδούσης χώρας σύμφωνα με το υπόδειγμα που δίδεται στο παράρτημα του Κώδικα. Εάν η γλώσσα δεν είναι η Αγγλική ή η Γαλλική, το κείμενο πρέπει να συνοδεύεται από μετάφραση σε μία από αυτές τις δύο γλώσσες.

1.7.3 Η διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού πρέπει να διέπεται από τις αντίστοιχες διατάξεις περί φορτηγών πλοίων της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 όπως έχει τροποποιηθεί από το Πρωτόκολλο Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1978.

1.7.4 Εάν ένα πιστοποιητικό έχει εκδοθεί για ένα πλοίο ειδικού προορισμού με χωρητικότητα μικρότερη των 500 κόρων, το πιστοποιητικό αυτό θα πρέπει να αναφέρει και το επίπεδο ανοχής που έγινε αποδεκτό σύμφωνα με την παράγραφο 1.2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ

2.1 Η ευστάθεια σε άθικτη κατάσταση των πλοίων ειδικού προορισμού μήκους κάτω των 100 μέτρων θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της απόφασης A.167(ES.IV) με την εξαίρεση ότι σε πλοία ειδικού προορισμού με παρόμοια σχεδίαση και χαρακτηριστικά μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα εναλλακτικά κριτήρια που προβλέπονται στην παράγραφο 2.5.2 των Οδηγιών για την Σχεδίαση και Κατασκευή Πλοίων Εφοδιασμού Ανοικτής Θαλάσσης. Η ευστάθεια σε άθικτη κατάσταση των πλοίων ειδικού προορισμού μήκους 100 μέτρων και άνω θα πρέπει να είναι ικανοποιητική για την Διοίκηση.

2.2 Η υποδιαίρεση και ευστάθεια σε κατάσταση βλάβης των πλοίων ειδικού προορισμού που μεταφέρουν ειδικό προσωπικό όχι πάνω από 200 άτομα, θα πρέπει να είναι επαρκής ώστε να πληροί τα πρότυπα επιβίωσης που ορίζονται στην παράγραφο 2.5, αφού υποστούν πλευρική βλάβη στην έκταση που αναφέρεται στην παράγραφο 2.3, σε θέσεις κατά μήκος του πλοίου όπως αναφέρεται στα εδάφια 2.2.1 και 2.2.2 για οποιαδήποτε κατάσταση φόρτωσης. Οι απαιτήσεις αυτές θα πρέπει να διέπουν το λειτουργικό βύθισμα του πλοίου για κάθε πραγματική κατάσταση φόρτωσης υπό τον όρο ότι το βύθισμα δεν θα είναι σε καμία περίπτωση μεγαλύτερο από το βύθισμα που αντιστοιχεί στο ελάχιστο ύψος εξάλων σύμφωνα με την ισχύουσα Διεθνή Σύμβαση για τις Γραμμές Φορτώσεως.

2.2.1 Σε ένα πλοίο ειδικού προορισμού που μεταφέρει το πολύ 50 άτομα ειδικού προσωπικού, η βλάβη θα πρέπει να θεωρείται ότι συνέβη οπουδήποτε κατά μήκος του πλοίου, μεταξύ των εγκάρσιων υδατοστεγανών διαφραγμάτων, που έχουν μεταξύ τους απόσταση όχι μικρότερη από την διαμήκη έκταση της πλευρικής βλάβης που ορίζεται στο εδάφιο 2.3.1, εκτός εάν πρόκειται για βλάβη στον χώρο του μηχανοστασίου. Ένα πλοίο ειδικού προορισμού με μήκος έως 50 μέτρα, που μεταφέρει έως 50 άτομα ειδικού προσωπικού, μπορεί να απαλλαγεί από τις απαιτήσεις υποδιαίρεσης του παρόντος Κώδικα υπό τον όρο ότι συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις ασφαλείας που η Διοίκηση τυχόν κρίνει κατάλληλες για την περιοχή που δραστηριοποιείται.

2.2.2 Σε ένα πλοίο ειδικού προορισμού το οποίο μεταφέρει πάνω από 50 αλλά όχι περισσότερα από 200 άτομα ειδικού προσωπικού, η βλάβη θα πρέπει να θε-

ωρείται ότι συνέβη σε οποιαδήποτε θέση μεταξύ δύο εγκαρσίων υδατοστεγανών διαφραγμάτων, που έχουν μεταξύ τους απόσταση όχι μικρότερη από την διαμήκη έκταση της πλευρικής βλάβης που ορίζεται στο εδάφιο 2.3.1. Σε κάθε τέτοιο πλοίο ειδικού προορισμού, το οποίο έχει μήκος 100 μ. και άνω η υποτιθέμενη βλάβη στο πρωραίο άκρο θα πρέπει να περιλαμβάνει βλάβη στην πρωραία φρακτή συγκρούσεως.

2.2.3 Ένα πλοίο ειδικού προορισμού που μεταφέρει περισσότερα από 200 άτομα ειδικού προσωπικού, θα πρέπει να ικανοποιεί τις απαιτήσεις υποδιαίρεσης και ευστάθειας κατόπιν βλάβης, για ένα επιβατηγό πλοίο που μεταφέρει εκείνο τον αριθμό επιβατών.

2.3 Τηρουμένων των διατάξεων του παρόντος άρθρου, η έκταση της βλάβης θα πρέπει να εκτιμάται ως εξής:

2.3.1 Διαμήκης έκταση: 1/3 L 2/3 ή 14,5 μέτρα, όποιο είναι μικρότερο.

2.3.2 Εγκάρσια έκταση: B/5 ή 11,5 μέτρα, όποιο είναι μικρότερο (μετρούμενο εσωτερικά από την πλευρά του πλοίου σε ορθές γωνίες πάνω στην κεντρική γραμμή στο επίπεδο της θερινής γραμμής φορτώσεως).

2.3.3 Κατακόρυφη έκταση: από την ναυπηγική γραμμή του κάτω εξωτερικού περιβλήματος στην κεντρική γραμμή προς τα άνω απεριορίστως.

2.3.4 Εάν μία βλάβη μικρότερης έκτασης από εκείνες που ορίζονται στα εδάφια 2.3.1, 2.3.2 και/ή 2.3.3 επιφέρει σοβαρότερη κατάσταση, τότε θα λαμβάνεται υπ' όψη αυτή η βλάβη.

2.3.5 Εάν μέσα στην εκτιμώμενη έκταση της βλάβης υπάρχουν σωλήνες, αγωγοί, ανεμοδόχοι ή σήραγγες, θα πρέπει να γίνουν διαρρυθμίσεις ώστε η προοδευτική κατάκλυση να μη μπορεί να επεκταθεί σε διαμερίσματα άλλα από εκείνα που εκτιμάται ότι έχουν κατακλυσθεί για κάθε περίπτωση της βλάβης.

2.4 Οι απαιτήσεις της παραγράφου 2.2 θα πρέπει να επιβεβαιώνονται με υπολογισμούς που θα λαμβάνουν υπ' όψη τα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά του πλοίου, τις διαρρυθμίσεις, τον διασχηματισμό και το περιεχόμενο των βλαφθέντων διαμερισμάτων, την κατανομή του ξηρού φορτίου, την διανομή, το ειδικό βάρος και την ελεύθερη επιφάνεια των υγρών και θα πρέπει να βασίζονται στις εξής διατάξεις:

2.4.1 Η διαπερατότητα των χώρων που εκτιμάται ότι έχουν βλαφθεί θα πρέπει να είναι ως εξής:

Χώροι	Διαπερατότητα
Αφιερωμένοι στο φορτίο	καθ' υπολογισμόν αλλά όχι μικρότερη του 0,60
Αφιερωμένοι στα εφόδια	0,60
Κατειλημμένοι από ενδιαιτήματα	0,95
Κατειλημμένοι από μηχανήματα	0,85
Προορισμένοι για κενά	0,95

2.4.2 Σε κάθε περίπτωση που εξ αιτίας μια εκτιμώμενης βλάβης γίνεται διάτρηση μιας δεξαμενής, θα πρέπει να υποτεθεί ότι όποιο υγρό υπάρχει μέσα σε αυτή χάνεται εντελώς από εκείνο το διαμέρισμα και αντικαθίσταται από θαλάσσιο νερό μέχρι του σημείου του τελικού επιπέδου ισορροπίας.

2.5 Το πλοίο μπορεί να θεωρηθεί ότι επιτυγχάνει το απαιτούμενο πρότυπο επιβίωσης εάν πληρούνται οι εξής συνθήκες:

2.5.1 Η ίσαλος γραμμή μετά από βλάβη, πριν από την εξισορρόπηση και κατά την διάρκεια αυτής, θα πρέπει να είναι κάτω από το χαμηλότερο άκρο ενός ανοίγματος μέσω του οποίου μπορεί να γίνει προοδευτική κατάκλυση. Τέτοια ανοίγματα περιλαμβάνουν αεραγωγούς, εξαεριστήρες και ανοίγματα που κλείνουν με πόρτες ή μπουκαπόρτες μη προσβαλλόμενες υπό της κακοκαιρίας, αλλά εξαιρούνται τα ανοίγματα που κλείνουν με υδατοστεγή καλύμματα ανθρωποθυρίδας και ανοίγματα άνευ χείλους, καλύμματα μικρών υδατοστεγών δεξαμενών που διατηρούν την ακεραιότητα του καταστρώματος, τηλεχειριζόμενες υδατοστεγείς κυλιόμενες πόρτες και πλευρικές παραφωτίδες μη ανοιγόμενες.

2.5.2 Η γωνία κλίσεως του πλοίου λόγω ασύμμετρης κατακλύσεως δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τις 20 μοίρες πριν από την εξισορρόπηση, και μετά την εξισορρόπηση δεν θα πρέπει να υπερβαίνει :

7^0 - στην περίπτωση κατακλύσεως μεταξύ εφαπτόμενων εγκάρσιων στεγανών διαφραγμάτων όπως απαιτούν τα εδάφια 2.2.1 και 2.2.2

12^0 - στην περίπτωση κατακλύσεως που αφορά την σύγκρουση του στεγανού διαφράγματος που απαιτεί το εδάφιο 2.2.2. Σε ειδικές περιπτώσεις, η Διοίκηση μπορεί να επιτρέψει μεγαλύτερη κλίση λόγω ασύμμετρης ροπής, αλλά σε καμία περίπτωση δεν μπορεί η τελική κλίση να υπερβαίνει τις 15^0.

2.5.3 Το αρχικό μετακεντρικό ύψος ενός πλοίου στο τελικό στάδιο της κατακλύσεως για την θέση στατικής ισορροπίας σε περίπτωση συμμετρικής κατακλύσεως, και για την ορθία θέση σε περίπτωση μη συμμετρικής κατακλύσεως, όπως υπολογίζεται με την μέθοδο του σταθερού εκτοπίσματος, δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο του 0,05 m πριν ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα για την αύξηση του μετακεντρικού ύψους.

2.5.4 Η καμπύλη του μοχλού ευσταθείας στο τελικό στάδιο της κατάκλυσης πρέπει να έχει ένα ελάχιστο εύρος 20^0 πέραν της θέσης ισορροπίας σε σχέση με την μέγιστη καμπύλη του μοχλού ευσταθείας του πλοίου τουλάχιστον 100m μέσα σε αυτό το εύρος. Τα απροστάτευτα ανοίγματα δεν πρέπει να βυθίζονται μέσα σε αυτό το εύρος παραμένουσας ευστάθειας, εκτός από την περίπτωση που ο υπόψη χώρος περιλαμβάνεται σε υπολογισμούς ευστάθειας κατόπιν βλάβης ως κατακλυζόμενος χώρος. Μέσα σε αυτό το εύρος, η βύθιση όλων των ανοιγμάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 2.5.1 και άλλων ανοιγμάτων που μπορούν να κλειστούν υδατοστεγώς, μπορεί να επιτραπεί.

2.5.5 Η Διοίκηση θα πρέπει να βεβαιωθεί ότι η ευστάθεια κατόπιν βλάβης και η διαγωγή του πλοίου είναι επαρκείς κατά τα ενδιάμεσα στάδια της κατάκλυσης.

2.6 Το πλοίο πρέπει να είναι σχεδιασμένο κατά τρόπον που η μη συμμετρική κατάκλυση να διατηρείται στα ελάχιστα επίπεδα, με βάση αποτελεσματικές διαρρυθμίσεις. Τα μέσα που χρησιμοποιούνται για την ζυγοστάθμιση του πλοίου θα πρέπει, όπου αυτό είναι πρακτικώς δυνατό, να ενεργούν αυτομάτως, αλλά σε κάθε περίπτωση που προβλέπονται εξαρτήματα ελέγχου της κατάκλυσης, αυτά θα πρέπει να ευρίσκονται πάνω από το κατάστρωμα στεγανών. Όλα αυτά τα εξαρτήματα και οι έλεγχοι πρέπει να είναι αποδεκτοί από την Διοίκηση.

2.7 Οι απαιτήσεις των κανονισμών 9 έως 20 και 22 έως 25 του Μέρους Β του Κεφαλαίου ΙΙ-1 της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, πρέπει να πληρούνται ως εξής:

.1 Κανονισμοί 9, 12, 14, 18, 19, 22, 23, 24, 25 από όλα τα πλοία ειδικού προορισμού, όπως ισχύουν,

.2 Κανονισμός 10, από τα πλοία ειδικού προορισμού που μεταφέρουν περισσότερα από 50 μέλη ειδικού προσωπικού,

.3 Κανονισμός 11, από τα πλοία ειδικού προορισμού που μεταφέρουν όχι περισσότερα από 50 μέλη ειδικού προσωπικού,

.4 Κανονισμοί 17 και 20, από τα πλοία ειδικού προορισμού που μεταφέρουν περισσότερα από 200 μέλη ειδικού προσωπικού,

.5 Κανονισμός 15, από όλα τα πλοία ειδικού προορισμού εκτός από τα πλοία ειδικού προορισμού που δεν υπερβαίνουν τα 50 μέτρα μήκος εξαιρέσεις μπορούν να γίνουν από την Διοίκηση,

.6 Κανονισμοί 13 και 16 δεν ισχύουν.

2.8. Διατάξεις απάντλησης κυτών (σεντινών)

2.8.1 Ένα πλοίο που μεταφέρει όχι περισσότερα από 50 μέλη ειδικού προσωπικού, θα πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του Κανονισμού 21.1 και 21.3 του Μέρους Β του Κεφαλαίου ΙΙ-1 της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, καθώς και τα εξής:

.1 Το σύστημα απάντλησης κυτών (σεντινών) που απαιτείται από τον Κανονισμό 21.1 θα πρέπει να είναι σε θέση να λειτουργεί μετά από πλευρική βλάβη που ορίζεται στην παράγραφο 2.3 στους τόπους που ορίζονται στο 2.2.1 κατά μήκος του πλοίου. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει γενικώς να υπάρχουν πλευρικοί παροχικοί σωλήνες, εκτός από τα στενά διαμερίσματα στο τέλος του πλοίου, όπου ένας παροχικός σωλήνας μπορεί να επαρκεί. Σε διαμερίσματα με ασυνήθιστη μορφή, μπορεί να απαιτηθεί η ύπαρξη πρόσθετων παροχικών σωλήνων. Πρέπει να γίνουν διευθετήσεις ώστε το νερό στα διαμερίσματα να μπορεί να αποχετεύεται στους παροχικούς σωλήνες. Στις περιπτώσεις που, για συγκεκριμένα διαμερίσματα, η Διοίκηση είναι ικανοποιημένη ότι η παροχή αποχέτευσης μπορεί να είναι ανεπιθύμητη, μπορεί να επιτρέψει την μη πρόβλεψη της, υπό την προϋπόθεση ότι η ικανότητα επιβίωσης του πλοίου δεν θα μειωθεί.

.2 Πρόβλεψη πρέπει να γίνει ώστε το διαμέρισμα που εξυπηρετείται από ένα παροχικό σωλήνα του κύτους να μη κατακλύζεται στην περίπτωση που ο σωλήνας αποκοπεί ή άλλως βλαφθεί με σύγκρουση σε κάποιο άλλο διαμέρισμα. Για τον σκοπό αυτό, όταν ο σωλήνας είναι τοποθετημένος μέσα στην εγκάρσια έκταση της βλάβης, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 2.3, στους τόπους κατά μήκος του πλοίου όπως προβλέπεται στο 2.2.1, θα πρέπει να τοποθετηθεί μία ανεπίστρεπτη βαλβίδα στον σωλήνα στο διαμέρισμα που υπάρχει το ανοικτό στόμιο.

.3 Κιβώτια διανομής, κρουνοί και βαλβίδες που σχετίζονται με το σύστημα άντλησης του κύτους θα πρέπει να είναι έτσι διευθετημένα ώστε σε περίπτωση κατακλύσεως ενός διαμερίσματος πλην του μηχανοστασίου, μία από τις αντλίες κύτους να είναι σε λειτουργία σε οποιοδήποτε διαμέρισμα. Επί πλέον η βλάβη σε μία αντλία ή ένα σωλήνα που βρίσκεται έξω από το μηχανοστάσιο και είναι συνδεδεμένος με το κύτος εξωτερικά της εγκάρσιας έκτασης της βλάβης όπως ορίζει το 2.3, στους τόπους κατά μήκος του πλοίου που ορίζεται στο εδάφιο 2.2.1, δεν θα πρέπει να θέτει το σύστημα άντλησης του κύτους εκτός λειτουργίας. Οι βαλβίδες που ελέγχουν τους παροχικούς σωλήνες του κύτους ενός χώρου πλην του μηχανοστασίου, θα πρέπει να έχουν την δυνατότητα χειρισμού μέσα από τον χώρο του μηχανοστασίου ή επάνω από το κατάστρωμα στεγανών.

2.8.2 Ένα πλοίο ειδικού προορισμού που δεν υπερβαίνει τα 50 μέτρα σε μήκος και μεταφέρει όχι περισσότερα από 50 μέλη ειδικού προσωπικού, μπορεί να απαλλαγεί από το εδάφιο 2.8.1 υπό τον όρον ότι συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις ασφαλείας που αντιστοιχούν σε αυτή την περιορισμένη περιοχή λειτουργίας.

2.8.3 Ένα πλοίο που μεταφέρει περισσότερα από 50 μέλη ειδικού προσωπικού, θα πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του Κανονισμού 21 .1 και 21 .3 του Μέρους Β του Κεφαλαίου ΙΙ-1 της Συμβάσεως Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως έχει τροποποιηθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

3.1 Οι απαιτήσεις των Κανονισμών 26 έως 28 και 30 έως 39 του Μέρους Γ του Κεφαλαίου ΙΙ-1 της Συμβάσεως Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, πρέπει να πληρούνται.

3.2 Μηχανισμός πηδαλίου

Όλες οι εγκαταστάσεις πρέπει να είναι σύμφωνες με τον Κανονισμό 29 του Μέρους Γ του Κεφαλαίου ΙΙ-1 της Συμβάσεως Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως έχει τροποποιηθεί. Κατ' εξαίρεση, οι εγκαταστάσεις σε ένα πλοίο ειδικού προορισμού που μεταφέρει όχι περισσότερα από 200 άτομα ειδικού προσωπικού, θα πρέπει όπου εφαρμόζεται να είναι σύμφωνες με τον κανονισμό 29.6.1.2, και οι εγκαταστάσεις σε ένα πλοίο ειδικού προορισμού που μεταφέρει περισσότερα από 200 άτομα ειδικού προσωπικού, θα πρέπει όπου εφαρμόζεται να είναι σύμφωνες με τον κανονισμό 29.6.1.1.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

4.1 Οι απαιτήσεις των Κανονισμών 40, 41 και 44 του Μέρους Δ του Κεφαλαίου ΙΙ-1 της Συμβάσεως Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, πρέπει να πληρούνται.

4.2 Πηγή ενέργειας εκτάκτου ανάγκης

4.2.1 Οι εγκαταστάσεις σε πλοία ειδικού σκοπού που μεταφέρουν όχι περισσότερα από 50 μέλη ειδικού προσωπικού, θα πρέπει να είναι σύμφωνες με τον Κανονισμό 43 του Μέρους Δ του Κεφαλαίου ΙΙ-1 της Συμβάσεως Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, και επιπλέον, οι εγκαταστάσεις σε πλοία ειδικού προορισμού μήκους μεγαλύτερου των 50 μέτρων θα πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του Κανονισμού 42.2.6.1 εκείνου του μέρους.

4.2.2 Οι εγκαταστάσεις σε πλοία ειδικού προορισμού που μεταφέρουν περισσότερα από 50 μέλη ειδικού προσωπικού, θα πρέπει να είναι σύμφωνες με τον Κανονισμό 42 του Μέρους Δ του Κεφαλαίου ΙΙ-1 της Συμβάσεως Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως έχει τροποποιηθεί.

4.3 Προφυλάξεις από ηλεκτροπληξία, πυρκαϊά και άλλους κινδύνους ηλεκτρολογικής προελεύσεως

4.3.1 Όλες οι εγκαταστάσεις πρέπει να είναι σύμφωνες με τον Κανονισμό 45.1 έως και 45.10 συμπεριλαμβανομένου του Μέρους Δ του Κεφαλαίου ΙΙ-1 της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως έχει τροποποιηθεί.

4.3.2 Οι εγκαταστάσεις σε πλοία ειδικού προορισμού που μεταφέρουν περισσότερα από 50 μέλη ειδικού προσωπικού, θα πρέπει επίσης να είναι σύμφωνες με τον Κανονισμό 45.11 του Μέρους Δ του Κεφαλαίου 11-1 της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως έχει τροποποιηθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 - ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΑ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΠΕΡΙΟΔΙΚΩΣ ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ

5.1 Οι απαιτήσεις των Κανονισμών 46 έως 53 του Μέρους Ε του Κεφαλαίου ΙΙ-1 της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, πρέπει να πληρούνται.

5.2 Πλοία ειδικού προορισμού που μεταφέρουν περισσότερα από 200 άτομα ειδικού προσωπικού

Τα πλοία ειδικού προορισμού που μεταφέρουν περισσότερα από 200 άτομα ειδικού προσωπικού θα πρέπει να εξετάζονται ειδικά από την Διοίκηση ως προς το κατά πόσο τα μηχανοστάσια τους μπορούν να παραμένουν περιοδικώς μη επανδρωμένα, και σε θετική περίπτωση, ποιες είναι οι απαιτήσεις επί πλέον των όσων προβλέπονται στο παρόν κεφάλαιο έτσι ώστε να επιτυγχάνεται ασφάλεια ανάλογη με εκείνη των μηχανοστασίων που επανδρώνονται κανονικά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 - ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑ

6.1 Για πλοία που μεταφέρουν περισσότερα από 200 άτομα ειδικού προσωπικού, θα πρέπει να εφαρμόζονται οι απαιτήσεις του Κεφαλαίου ΙΙ-2 της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως έχουν τροποποιηθεί για πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες.

6.2 Για πλοία που μεταφέρουν περισσότερα από 50 αλλά όχι περισσότερα από 200 άτομα ειδικού προσωπικού, θα πρέπει να εφαρμόζονται οι απαιτήσεις του Κεφαλαίου ΙΙ-2 της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως έχουν τροποποιηθεί για πλοία που μεταφέρουν όχι περισσότερους από 36 επιβάτες.

6.3 Για πλοία που μεταφέρουν όχι περισσότερα από 50 άτομα ειδικού προσωπικού, θα πρέπει να εφαρμόζονται οι απαιτήσεις του Κεφαλαίου 11 -2 της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως έχουν τροποποιηθεί για φορτηγά πλοία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 - ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ ΕΚΡΗΚΤΙΚΩΝ

7.1 Τα εκρηκτικά που σχετίζονται με τον ειδικό προορισμό του πλοίου θα πρέπει να αποθηκεύονται σε μία από τις εξής κατηγορίες αποθήκης πυρομαχικών:

.1 Ενσωματωμένες αποθήκες - αυτές δηλαδή που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του πλοίου,

.2 Ανεξάρτητες αποθήκες - αυτές δηλαδή που δεν είναι ενσωματωμένες αλλά φορητές αποθήκες με χωρητικότητα 3 κυβικών μέτρων και άνω,

.3 Αποθήκες κιβώτια - αυτές δηλαδή που δεν είναι ενσωματωμένες αλλά φορητές αποθήκες με χωρητικότητα μικρότερη των 3 κυβικών μέτρων.

7.2 Οι ακόλουθες ελάχιστες διατάξεις πρέπει να εφαρμόζονται λαμβάνοντας υπ' όψη ότι η Διοίκηση μπορεί να επιβάλει πρόσθετες απαιτήσεις, ανάλογα με την φύση των εκρηκτικών.

7.3 Οι ενσωματωμένες αποθήκες δεν πρέπει να είναι χωροθετημένες σε στενή γειτνίαση, και ουδέποτε κάτω από, χώρους ενδιαίτησης, και σε στενή γειτνίαση με χώρους ελέγχου.

7.4 Οι ενσωματωμένες αποθήκες δεν πρέπει να είναι χωροθετημένες σε γειτνίαση με το λεβητοστάσιο, το μηχανοστάσιο, το μαγειρείο ή άλλο χώρο που παρουσιάζει κίνδυνο πυρκαϊάς. Εάν πρέπει οπωσδήποτε να κατασκευαστεί η αποθήκη σε γειτνίαση με αυτούς τους χώρους, θα πρέπει να προβλεφθεί ένα φρέαρ τουλάχιστον 0,60 μέτρων που να διαχωρίζει τους δύο χώρους. Αυτό το φρέαρ θα πρέπει να διαθέτει αερισμό και να μη χρησιμοποιείται για αποθηκευτική χρήση. Ένα από τα στεγανά που θα απαρτίζει το φρέαρ θα πρέπει να είναι κατασκευής Α-15 εκτός εάν γειτνιάζει με χώρο μηχανημάτων κατηγορίας Α, οπότε ενδείκνυται ένα Α-30.

7.5 Η πρόσβαση σε ενσωματωμένες αποθήκες πρέπει να γίνεται κατά προτίμηση από το ανοικτό κατάστρωμα, αλλά σε καμία περίπτωση μέσω των χώρων που αναφέρονται στις παραγράφους 7.3 και 7.4.

7.6 Οι ανεξάρτητες αποθήκες και οι αποθήκες κιβώτια θα πρέπει να χωροθετούνται σε ένα ανοικτό κατάστρωμα, σε θέση προστατευμένη από την άμεση επίδραση της θαλάσσης. Η θέση αυτή πρέπει να παρέχει επαρκή προστασία από τον θερμό αέρα ή τους επικίνδυνους ατμούς που εκλύονται από τα μαγειρεία, τα αντλιοστάσια κλπ. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στον πιθανό κίνδυνο έκθεσης ορισμένων εκρηκτικών σε ακτινοβολίες.

7.7 Οι αποθήκες κιβώτια θα πρέπει να τοποθετούνται σε ένα ανοικτό κατάστρωμα, τουλάχιστον 0,1 μέτρο από το κατάστρωμα και οποιοδήποτε δωμάτιο του καταστρώματος, και σε θέση κατάλληλη για την εκβολή του περιεχομένου στην θάλασσα.

7.8 Οι ενσωματωμένες αποθήκες πρέπει να είναι μόνιμης στεγανής κατασκευής, διαμορφωμένες με μόνιμα χωρίσματα κατηγορίας Α-15. Μπορεί να επιτραπούν και χωρίσματα κατηγορίας Α-0 εάν οι χώροι που γειτνιάζουν με την αποθήκη δεν περιέχουν εύφλεκτα προϊόντα.

7.9 Οι αποθήκες πρέπει να είναι μονωμένες με άκαυστα υλικά κατά τρόπον ώστε να μη σχηματίζεται συμπύκνωση υγρασίας.

7.10 Τα φωτιστικά σώματα που τοποθετούνται στις αποθήκες πρέπει να είναι εφοδιασμένα με λαμπτήρες και προφυλακτήρες. Ο έλεγχος των φωτιστικών σωμάτων πρέπει να γίνεται εξωτερικώς της αποθήκης. Ένα ενδεικτικό φως πρέπει να υπάρχει στην θέση του διακόπτη που θα δείχνει πότε τα κυκλώματα είναι ενεργοποιημένα. Κανένας άλλος ηλεκτρολογικός εξοπλισμός ή καλωδίωση δεν επιτρέπεται να είναι εγκατεστημένος ή να περνάει μέσα από τις αποθήκες εκρηκτικών, εκτός από ηλεκτρικά καλώδια μέσα σε υδατοστεγή αγωγό καλωδίων.

7.11 Οι σωλήνες γλυκού και θαλάσσιου νερού και τα συστήματα αποχέτευσης, καθώς και οι σωληνώσεις των συστημάτων που είναι εγκατεστημένα μέσα στις αποθήκες, μπορούν να δρομολογούνται μέσω των αποθηκών. Οι σωληνώσεις άλλων συστημάτων επιτρέπονται μόνον εάν είναι έγκλειστες μέσα σε στεγανούς αγωγούς.

7.12 Οι αποθήκες εκρηκτικών πρέπει να διαθέτουν τα μέσα για να κλειδώνουν με ασφάλεια για να εμποδίζεται η πρόσβαση σε όσους δεν έχουν σχετική εξουσιοδότηση.

7.13 Ράφια, στυλίσκοι, βέργες και άλλες συσκευές θα πρέπει να είναι εγκατεστημένες για να εξασφαλίζουν ασφαλή στοιβασία των εκρηκτικών στα εγκεκριμένα κιβώτια αποστολής τους, με ελάχιστα προστατευτικά και διαχωριστικά υλικά.

7.14 Τα καταστρώματα των αποθηκών πρέπει να είναι καλυμμένα με μόνιμο αντιολισθητικό και ασφαλές από σπινθήρες υλικό.

7.15 Οι ανεξάρτητες αποθήκες πρέπει να είναι μεταλλικής κατασκευής, απρόσβλητες από τον καιρό. Το εσωτερικό πρέπει να είναι μονωμένο με άφλεκτο μονωτικό υλικό βάσει του προτύπου Α-15.

7.16 Οι ηλεκτρολογικές υποδοχές επί των ανεξαρτήτων αποθηκών για την σύνδεση του ηλεκτρικού συστήματος

του πλοίου, πρέπει να είναι υδατοστεγούς κατασκευής και να είναι εφοδιασμένες με πινακίδα που να δηλώνει τις απαιτήσεις ηλεκτρικού ρεύματος της αποθήκης.

7.17 Οι ανεξάρτητες αποθήκες πρέπει να φέρουν πινακίδα που να δηλώνει το απόβαρο και το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος εκρηκτικών.

7.18 Οι αποθήκες κιβώτια πρέπει να είναι υδατοστεγούς μεταλλικής κατασκευής με πάχος τοιχώματος και σκεπάσματος τουλάχιστον 3 χιλιοστών. Στις περιπτώσεις που το κιβώτιο μπορεί να είναι εκτεθειμένο στον ήλιο, θα πρέπει να προβλεφθεί σύστημα προστασίας.

7.19 Οι ενσωματωμένες αποθήκες πρέπει να είναι εφοδιασμένες με φυσικό ή τεχνητό εξαερισμό εξοπλισμένο με αλεξίφλογα, επαρκή για να διατηρεί την θερμοκρασία της αποθήκης κάτω από τους 38^0 C .

7.20 Οι ανεξάρτητες αποθήκες πρέπει να είναι εφοδιασμένες με αποδοτικό φυσικό εξαερισμό εξοπλισμένο με αλεξίφλογα.

7.21 Στις ενσωματωμένες και τις ανεξάρτητες αποθήκες εκρηκτικών θα πρέπει να υπάρχει εγκατεστημένο ένα σύστημα ψεκαστήρων με ικανότητα παροχής 24 1/m2 ανά λεπτό. Αντίστοιχα μέσα μπορεί να γίνουν αποδεκτά από την Διοίκηση. Τα χειριστήρια θα πρέπει να είναι εμφανώς σημασμένα ως προς την λειτουργία τους.

7.22 Οι ενσωματωμένες και οι ανεξάρτητες αποθήκες εκρηκτικών θα πρέπει να φέρουν σαφείς πινακίδες που να αναφέρουν ότι :

.1 ο χώρος αυτός είναι μία αποθήκη εκρηκτικών,

.2 δεν επιτρέπονται τα αναμμένα φώτα και η γυμνή φλόγα,

.3 η πόρτα της αποθήκης πρέπει να παραμένει κλειστή,

.4 σπίρτα και αναπτήρες πρέπει να αφαιρούνται από τους κατόχους τους πριν την είσοδο στην αποθήκη,

.5 δεν πρέπει να ανυψώνεται μαζί με το περιεχόμενο της (σε περίπτωση ανεξάρτητων αποθηκών).

7.23 Οι αποθήκες κιβώτια θα πρέπει να φέρουν σαφείς πινακίδες που να αναφέρουν ότι :

.1 το κιβώτιο αυτό είναι μία αποθήκη εκρηκτικών,

.2 δεν επιτρέπονται τα φώτα και η γυμνή φλόγα,

.3 το κιβώτιο πρέπει να παραμένει κλειστό,

7.24 Οι πυροκροτητές πρέπει να αποθηκεύονται ξεχωριστά από τα άλλα εκρηκτικά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 – ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ

8.1 Οι απαιτήσεις του Κεφαλαίου ΙΙΙ της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974*, πρέπει να εφαρμόζονται με τις προδιαγραφές που αναφέρονται κατωτέρω.

8.2 Ένα πλοίο ειδικού προορισμού που μεταφέρει περισσότερα από 50 μέλη ειδικού προσωπικού, θα πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου ΙΙΙ της Συμβάσεως Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974* για επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες, οι οποίοι δεν είναι βραχείς διεθνείς πλόες.

8.3 Ένα πλοίο ειδικού προορισμού που μεταφέρει όχι περισσότερα από 50 μέλη ειδικού προσωπικού, θα πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου ΙΙΙ της Συμβάσεως Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974* για φορτηγά πλοία πλην δεξαμενόπλοιων. Αυτά τα πλοία μπορούν ωστόσο να φέρουν σωστικά μέσα σύμφωνα με την παράγραφο 8.2 εάν πληρούν τις απαιτήσεις της υποδιαίρεσης για πλοία που μεταφέρουν περισσότερα από 50 μέλη ειδικού προσωπικού.

8.4 Οι Κανονισμοί 2, 18.3.3, 20.1.2, 20.1.3, 26.1.6, 26.1.7, 38.6, 44 και 45 του Κεφαλαίου ΙΙΙ της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974* δεν ισχύουν στα πλοία ειδικού προορισμού.

8.5 Όπου στο κεφάλαιο ΙΙΙ της Συμβάσεως Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974* υπάρχει ο όρος "επιβάτης", θα πρέπει να διαβάζεται ως "ειδικό προσωπικό" για τους σκοπούς του παρόντος Κώδικα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 – ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

9.1 Ασχέτως του δικαιώματος της Διοίκησης να επιβάλλει απαιτήσεις ανώτερες από εκείνες που προβλέπονται στο παρόν, τα πλοία ειδικού προορισμού θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις που αφορούν τα φορτηγά πλοία του Κεφαλαίου IV της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως έχει τροποποιηθεί.

9.2 Πλοία ολικής χωρητικότητας 1.600 τόνων και άνω, που δραστηριοποιούνται σε μία περιοχή που κατά την άποψη της Διοίκησης είναι επαρκώς καλυμμένη από εγκαταστάσεις ραδιοτηλεφωνίας, μπορούν να εξαιρεθούν από την Διοίκηση από την συμμόρφωση με τον Κανονισμό 3 του Κεφαλαίου IV της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, υπό την προϋπόθεση της συμμόρφωσης με τον Κανονισμό 4 του Κεφαλαίου IV.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 - ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Τα πλοία ειδικού προορισμού πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του Κεφαλαίου V της Συμβάσεως Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως έχει τροποποιηθεί.

---

* Όλες οι αναφορές που γίνονται σ' αυτό το κεφάλαιο σε κανονισμούς της Συμβάσεως Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, αφορούν την απόφαση MSC.6(48) που εγρίθηκε στις 17 Ιουνίου 1983.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ

(επίσημη σφραγίδα) (χώρα)

Εκδίδεται σε συμμόρφωση με τις διατάξεις του Κώδικα Ασφαλείας για Πλοία Ειδικού Προορισμού, και κατόπιν της εξουσιοδότησης της Κυβέρνησης της

____

(πλήρες όνομα της χώρας)

από ____

(πλήρες όνομα του αρμοδίου ατόμου ή οργανισμού βάσει των διατάξεων του Κώδικα)

Όνομα πλοίου	**Διακριτικός αριθμός και γράμματα**	**Λιμένας νηολόγησης**	**Ολική χωρητικότητα**	**Μέγιστος αριθμός μεταφερόμενων μελών ειδικού προσωπικού (περιλαμβανομένων επιβατών)**

Ειδικός προορισμός του πλοίου ____

Ημερομηνία κατασκευής ____

Με το παρόν πιστοποιείται ότι:

1 Ότι το πλοίο επιθεωρήθηκε σύμφωνα με την παράγραφο 1 .6 του Κώδικα.

2. Ότι η επιθεώρηση έδειξε:

2.1 η κατάσταση του κύτους, των μηχανημάτων και του εξοπλισμού ήταν από πάσης απόψεως ικανοποιητική και ότι το πλοίο έχει συμμορφωθεί με τις οικείες διατάξεις των κεφαλαίων 2, 3, 4 και 5 του Κώδικα,

2.2 προβλέπονται σωστικά μέσα για συνολικό αριθμό ________ ατόμων και όχι περισσότερο. Οι σωσίβιες λέμβοι και σχεδίες ήσαν εξοπλισμένες σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα,

2.3 το πλοίο ήταν εφοδιασμένο με ορμιδοβόλο συσκευή και φορητή συσκευή ραδιοεπικοινωνίας για σωστικό σκάφος, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα,

2.4 το πλοίο συμμορφώθηκε με τις διατάξεις του Κώδικα όσον αφορά τις συσκευές πυρανίχνευσης, πυρόσβεσης και τα σχέδια πυρασφάλειας,

2.5 το πλοίο συμμορφώθηκε με τις διατάξεις του Κώδικα όσον αφορά στον επί του πλοίου εξοπλισμό ναυσιπλοΐας, τις πλοηγικές κλίμακες και τους μηχανοκίνητους πλοηγικούς ανελκυστήρες και τις ναυτικές εκδόσεις,

2.6 το πλοίο ήταν εφοδιασμένο με φώτα και σχήματα και μέσα για την εκπομπή ηχητικών σημάτων ανάγκης σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κώδικα και των εν ισχύ Διεθνών Κανονισμών για την Αποφυγή Συγκρούσεων στην Θάλασσα,

2.7 το πλοίο συμμορφώνεται με τις διατάξεις του Κώδικα όσον αφορά στην ραδιοτηλεγραφία / ραδιοτηλεφωνία*,

2.8 η λειτουργία της εγκατάστασης ραδιοτηλεγραφίας για τις μηχανοκίνητες σωσίβιες λέμβους και της φορητής συσκευής ραδιοεπικοινωνίας για σωστικό σκάφος, εφ' όσον προβλέπεται, ήταν σύμφωνη με τις διατάξεις του Κώδικα,

2.9 από πάσης άλλης απόψεως, το πλοίο έχει συμμορφωθεί με τις οικείες διατάξεις του Κώδικα.

3. Ότι το πλοίο βάσει της διατάξεως 1.4/1.7.4* του Κώδικα είναι απαλλαγμένο από τις διατάξεις _______________ του Κώδικα.

4. Ότι το πλοίο είναι / δεν είναι* εφοδιασμένο με τα Πιστοποιητικά που εκδίδονται βάσει της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 όπως έχει τροποποιηθεί από το Πρωτόκολλο Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1978.

---

* Διαγράφεται αναλόγως

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι _______________ υπό τον όρο ότι θα πραγματοποιούνται ετήσιες και τακτικές επιθεωρήσεις σύμφωνα με _____________________________ του Κώδικα.

Τόπος έκδοσης

____
(τόπος έκδοσης πιστοποιητικού)

____
Ημερομηνία έκδοσης*:*

____
(υπογραφή αρμοδίου υπαλλήλου για την έκδοση του πιστοποιητικού)

(Σφραγίδα της αρμόδιας Υπηρεσίας)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΕΤΗΣΙΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟ ΚΥΤΟΣ, ΤΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡ. 2.1 ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

Με το παρόν βεβαιούται ότι στην προβλεπόμενη επιθεώρηση από το άρθρο 1.6 του Κώδικα, το πλοίο βρέθηκε να είναι συμμορφωμένο με τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα.

Ετήσια επιθεώρηση Υπογραφή ____

(υπογραφή αρμοδίου υπαλλήλου)

Τόπος ________________________________

Ημερομηνία ___________________________

(Σφραγίδα της αρμόδιας υπηρεσίας)

Ετήσια επιθεώρηση Υπογραφή ____

(υπογραφή αρμοδίου υπαλλήλου)

Τόπος ________________________________

Ημερομηνία ___________________________

(Σφραγίδα της αρμόδιας υπηρεσίας)

Ετήσια επιθεώρηση Υπογραφή ____

(υπογραφή αρμοδίου υπαλλήλου)

Τόπος ________________________________

Ημερομηνία ___________________________

(Σφραγίδα της αρμόδιας υπηρεσίας)

Ετήσια επιθεώρηση Υπογραφή ____

(υπογραφή αρμοδίου υπαλλήλου)

Τόπος ________________________________

Ημερομηνία ___________________________

(Σφραγίδα της αρμόδιας υπηρεσίας)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΕΤΗΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΔΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΤΑ ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΙΣ ΠΑΡ. 2.2, 2.3 ,2.4, 2.5, 2.6, 2.8 ΚΑΙ 2.9 ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

Με το παρόν βεβαιούται ότι στην προβλεπόμενη επιθεώρηση από το άρθρο 1.6 του Κώδικα, το πλοίο βρέθηκε να είναι συμμορφωμένο με τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα.

Ετήσια επιθεώρηση Υπογραφή ____

(υπογραφή αρμοδίου υπαλλήλου)

Τόπος _________________________________
Ημερομηνία ___________________________

(Σφραγίδα της αρμόδιας υπηρεσίας)

Ετήσια/Περιοδική* επιθεώρηση Υπογραφή ____

(υπογραφή αρμοδίου υπαλλήλου)

Τόπος _________________________________
Ημερομηνία ___________________________

(Σφραγίδα της αρμόδιας υπηρεσίας)

Ετήσια/Περιοδική* επιθεώρηση Υπογραφή ____

(υπογραφή αρμοδίου υπαλλήλου)

Τόπος _________________________________
Ημερομηνία ___________________________

(Σφραγίδα της αρμόδιας υπηρεσίας)

Ετήσια επιθεώρηση Υπογραφή ____

(υπογραφή αρμοδίου υπαλλήλου)

Τόπος _________________________________
Ημερομηνία ___________________________

(Σφραγίδα της αρμόδιας υπηρεσίας)

* Διαγράφεται αναλόγως

ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟ 2.7 ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

Με το παρόν βεβαιούται ότι στην προβλεπόμενη επιθεώρηση από το άρθρο 1.6 του Κώδικα, το πλοίο βρέθηκε να είναι συμμορφωμένο με τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα.

Περιοδική επιθεώρηση Υπογραφή ____

(υπογραφή αρμοδίου υπαλλήλου)

Τόπος ________________________________

Ημερομηνία ___________________________

(Σφραγίδα της αρμόδιας υπηρεσίας)

Περιοδική επιθεώρηση Υπογραφή ____

(υπογραφή αρμοδίου υπαλλήλου)

Τόπος ________________________________

Ημερομηνία ___________________________

(Σφραγίδα της αρμόδιας υπηρεσίας)

Περιοδική επιθεώρηση Υπογραφή ____

(υπογραφή αρμοδίου υπαλλήλου)

Τόπος ________________________________

Ημερομηνία ___________________________

(Σφραγίδα της αρμόδιας υπηρεσίας)

Ετήσια επιθεώρηση Υπογραφή ____

(υπογραφή αρμοδίου υπαλλήλου)

Τόπος ________________________________

Ημερομηνία ___________________________

(Σφραγίδα της αρμόδιας υπηρεσίας)

Θεώρηση για παράταση του Πιστοποιητικού

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις οικείες διατάξεις του Κώδικα, και το παρόν Πιστοποιητικό, σύμφωνα με την παράγραφο 1.7.3, πρέπει να γίνεται δεκτό ως έγκυρο μέχρι ____________________

Υπογραφή ____________________

(υπογραφή αρμοδίου υπαλλήλου)

Τόπος ____________________________
Ημερομηνία ________________________

(Σφραγίδα της αρμόδιας υπηρεσίας)

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ
(ΑΠΟΦΑΣΗ Α. 534 (13))

1. Κατά την 53η σύνοδο (8-17 Σεπτεμβρίου 1986), η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC 53/24, παρ. 23.1.9 έως 23.1.12 και LSA 18/17, παράρτημα 4) υιοθέτησε, σύμφωνα με την απόφαση Α.534 (13), τις τροποποιήσεις στο Κεφάλαιο 8 στον Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων Ειδικού Προορισμού που επισυνάπτεται στο παρόν.

2. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής οι ανωτέρω αναφερόμενες τροποποιήσεις τίθενται υπόψη των Κυβερνήσεων Μελών.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΣΚΑΦΗ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ ΣΕ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

(ΑΠΟΦΑΣΗ Α.534(13))

1. Μετά την παρ.8.3 του κεφαλαίου 8 – "Σωστικά Μέσα" του Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων Ειδικού Προορισμού προστίθεται νέα παράγραφος 8.4, ενώ οι υπάρχουσες παράγραφοι που ακολουθούν αναριθμούνται αναλόγως:

«8.4 Ιστιοφόρα εκπαιδευτικά πλοία ανεξαρτήτως κ.ο.χ. που μεταφέρουν περισσότερα των 50 ατόμων ειδικού προσωπικού (εκπαιδευόμενους), μπορούν να γίνουν αποδεκτά από την Διοίκηση εάν:

.1 συμμορφούνται με τις απαιτήσεις του κανονισμού III/20.1.5 της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως τροποποιήθηκε, συμπεριλαμβανομένης της παροχής λέμβου διάσωσης και

.2 επιπροσθέτως, φέρουν στολή εμβάπτισης σύμφωνα με τον κανονισμό III/33 της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως τροποποιήθηκε, για κάθε πρόσωπο πάνω στο πλοίο, εκτός εάν:

.2.1 παρέχονται επωτίδες για την καθέλκυση σωσιβίων σχεδιών ή

.2.2 Το πλοίο απασχολείται συνεχώς σε πλόες σε θερμά κλίματα, όπου κατά την κρίση της Διοίκησης, δεν είναι απαραίτητες οι στολές εμβάπτισης».

2. Η αναφορά στον κανονισμό 38.6 από το κείμενο της παλαιάς παραγράφου 8.4 διαγράφεται και οι αναφορές στους κανονισμούς «44 και 45» αντικαθίστανται με τις «45 και 46».

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ

(Απόφαση Α.534(13))

1. Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας κατά την 54η σύνοδό της (27 Απριλίου έως 1 Μαΐου 1987) υιοθέτησε σύμφωνα με την απόφαση Α.534(13) (MSC 54/23, παρ. 3.5 και 3.6) τροποποιήσεις στον Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων Ειδικού Προορισμού, που επισυνάπτεται στο παρόν

2. Αυτές οι τροποποιήσεις ενσωματώνουν άλλες τροποποιήσεις στον Κώδικα προγενέστερα υιοθετηθείσες από την Επιτροπή, κατά την 53η σύνοδό της και κυκλοφόρησαν στην MSC/Circ.446.

3. Η Επιτροπή ζήτησε από την Υπο-Επιτροπή Σχεδίασης και Εξοπλισμού Πλοίων να συμπεριλάβει τις επισυναπτόμενες τροποποιήσεις σε όποιες μελλοντικές τροποποιήσεις του Κώδικα που θα προετοιμαστούν από την Υπο-Επιτροπή.

4. Οι τροποποιήσεις τίθενται υπόψη των Κυβερνήσεων Μελών για ενημέρωση και κατάλληλη ενέργεια.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΣΚΑΦΗ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ ΣΕ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

1. Η παράγραφος 1 του Κεφαλαίου 1 «Εφαρμογή» του Κώδικα αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Εκτός από ό,τι προβλέπεται στην παράγραφο 8.3, ο Κώδικας έχει εφαρμογή σε κάθε νέο πλοίο ειδικού προορισμού χωρητικότητας όχι μικρότερης των 500 κοχ. Η Διοίκηση μπορεί επίσης να εφαρμόσει αυτές τις διατάξεις στο μέτρο του λογικού και πρακτικά εφικτού σε πλοία ειδικού προορισμού χωρητικότητας κάτω των 500 κοχ».

2. Η παράγραφος 1.3.4 του Κεφαλαίου 1 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1.3.4 Εκτός από ό,τι προβλέπεται στην παράγραφο 8.3, «πλοίο ειδικού προορισμού» σημαίνει ένα μηχανικώς αυτο-προωθούμενο πλοίο που, λόγω της λειτουργίας του, φέρει περισσότερα των 12 ατόμων ειδικού προσωπικού συμπεριλαμβανομένων των επιβατών. Πλοία ειδικού προορισμού στα οποία ο Κώδικας έχει εφαρμογή περιλαμβάνουν τους ακόλουθους τύπους:

.1 Πλοία που ασχολούνται με την έρευνα, τις αποστολές και την τοπογραφία

.2 Πλοία για εκπαίδευση ναυτικού προσωπικού

.3 Πλοία της φαλαινοθηρικής και αλιευτικής βιομηχανίας, που δεν ασχολούνται με την αλιεία,

.4 Πλοία επεξεργασίας άλλων έμβιων θαλάσσιων πόρων, που δεν ασχολούνται με την αλιεία,

.5 Άλλα πλοία με σχεδιαστικά χαρακτηριστικά και τρόπους λειτουργίας παρόμοιους με αυτούς των πλοίων των παραγράφων .1 έως .4 που κατά την κρίση της Διοίκησης μπορούν να ενταχθούν σε αυτή την ομάδα.»

3 Το Κεφάλαιο 8 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 – ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ*

8.1 Οι απαιτήσεις του Κεφαλαίου ΙΙΙ της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 θα πρέπει να εφαρμόζονται με τις προδιαγραφές που δίδονται κατωτέρω:

8.2 Πλοίο ειδικού προορισμού που μεταφέρει περισσότερα των 50 ατόμων ειδικού προσωπικού θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που περιέχονται στο Κεφάλαιο ΙΙΙ της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 για επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες που δεν είναι σύντομοι διεθνείς πλόες.

8.3 Παρά τις διατάξεις της 8.2, ιστιοφόρα εκπαιδευτικά πλοία, είτε μηχανικώς αυτοπροωθούμενα είτε όχι και ανεξάρτητα από την ολική χωρητικότητά τους, που μεταφέρουν περισσότερα των 50 ατόμων ειδικού προσωπικού (εκπαιδευόμενοι), μπορούν αντί να πληρούν τις απαιτήσεις των κανονισμών 20.1.1, 20.1.2 ή 20.1.3 του Κεφαλαίου ΙΙΙ της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 να:

.1 συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 20.1.5 του Κεφαλαίου ΙΙΙ της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, συμπεριλαμβανομένης της προμήθειας μίας τουλάχιστον λέμβου διάσωσης σύμφωνα με τον Κανονισμό 20.2.2 του Κεφαλαίου ΙΙΙ και

.2 επιπροσθέτως, φέρουν στολή εμβάπτισης σύμφωνα με τον Κανονισμό 33 του Κεφαλαίου ΙΙΙ της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 για κάθε άτομο πάνω στο πλοίο εκτός εάν:

2.1 παρέχονται επωτίδες για την καθέλκυση σωσιβίων σχεδιών ή

2.2 το πλοίο εκτελεί συνεχώς πλόες σε θερμά κλίματα, όπου κατά την κρίση της Διοίκησης, δεν είναι απαραίτητες οι στολές εμβάπτισης.

8.4 Πλοίο ειδικού προορισμού που μεταφέρει κάτω των 50 ατόμων ειδικού προσωπικού θα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που περιέχονται στο Κεφάλαιο ΙΙΙ της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 για φορτηγά πλοία εκτός από δεξαμενόπλοια. Τέτοια πλοία πάντως μπορούν να φέρουν σωστικές συσκευές / μέσα σύμφωνα με την παράγραφο 8.2, εάν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της υποδιαίρεσης για πλοία που μεταφέρουν περισσότερα των 50 ατόμων ειδικού προσωπικού.

8.5 Οι Κανονισμοί 2, 18.3.3, 20.1.2, 20.1.3, 26.1.6, 26.1.7, 45 και 46 του Κεφαλαίου ΙΙΙ της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 δεν έχουν εφαρμογή στα πλοία ειδικού προορισμού.

8.6 Όταν στο Κεφάλαιο ΙΙΙ της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 χρησιμοποιείται ο όρος «επιβάτης» θα πρέπει να νοείται ως «ειδικό προσωπικό» για τους σκοπούς αυτού του Κώδικα.»

---

* Όλες οι αναφορές σ' αυτό το κεφάλαιο σε κανονισμούς της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 αφορούν σ' αυτούς όπως τροποποιήθηκαν το 1983.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ

(ΑΠΟΦΑΣΗ Α. 534 (13))

1. Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας κατά την 66η Σύνοδό της (28 Μαΐου έως 6 Ιουνίου 1996), υιοθέτησε, σύμφωνα με την απόφαση Α.534 (13), τροποποιήσεις στον Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων Ειδικού Προορισμού, που παρατίθενται σε αυτό το Παράρτημα.

2. Αυτές οι τροποποιήσεις ενσωματώνουν άλλες τροποποιήσεις στον Κώδικα προγενέστερα υιοθετηθείσες από την Επιτροπή κατά την 53η και 54η σύνοδό της και κυκλοφόρησαν στην MSC/Circ.478.

3. Οι τροποποιήσεις τίθενται υπόψη των Κρατών Μελών για κατάλληλη ενέργεια.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΣΚΑΦΗ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ ΣΕ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ ΠΛΟΙΑ

1 Η παράγραφος 1.2 (εφαρμογή) στο Κεφάλαιο 1 του Κώδικα τροποποιείται ως ακολούθως:

«Εκτός από ό,τι προβλέπεται στην παράγραφο 8.3, ο Κώδικας εφαρμόζεται σε κάθε νέο πλοίο ειδικού προορισμού χωρητικότητας όχι μικρότερης των 500 κ.ο.χ. Η Διοίκηση μπορεί επίσης να εφαρμόζει αυτές τις διατάξεις στο μέτρο του λογικού και πρακτικού σε πλοία ειδικού προορισμού χωρητικότητας κάτω των 500 κ.ο.χ.»

2 Η παράγραφος 1.3.4 στο Κεφάλαιο 1 τροποποιείται ως ακολούθως:

«1.3.4. Εκτός από ό,τι προβλέπεται στην παράγραφο 8.3 «πλοίο ειδικού προορισμού» σημαίνει ένα μηχανικώς αυτοπροωθούμενο πλοίο, λόγω της λειτουργίας του, μεταφέρει περισσότερα από 12 άτομα ειδικού προσωπικού συμπεριλαμβανομένων των επιβατών. Πλοία ειδικού προορισμού στα οποία εφαρμόζεται αυτός ο Κώδικας περιλαμβάνει τους ακόλουθους τύπους:

.1 πλοία που ασχολούνται με την έρευνα, τις αποστολές και την τοπογραφία,

.2 πλοία για εκπαίδευση ναυτικού προσωπικού

.3 πλοία της φαλαινοθηρικής και αλιευτικής βιομηχανίας, που δεν ασχολούνται με την αλιεία,

.4 πλοία επεξεργασίας άλλων έμβιων θαλάσσιων πόρων, που δεν ασχολούνται με την αλιεία,

.5 άλλα πλοία με σχεδιαστικά χαρακτηριστικά και τρόπους λειτουργίας παρόμοιους με αυτούς των πλοίων των παραγράφων .1 έως .4 τα οποία κατά την κρίση της Διοίκησης μπορούν να ενταχθούν σ΄ αυτή την ομάδα.»

3 Το κεφάλαιο 8 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 –ΣΩΣΤΙΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ

8.1 Οι απαιτήσεις του Κεφαλαίου ΙΙΙ της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως τροποποιήθηκε, πρέπει να εφαρμόζονται με τα χαρακτηριστικά που δίδονται κατωτέρω

8.2 Πλοίο ειδικού προορισμού που μεταφέρει περισσότερα από 50 άτομα ειδικού προσωπικού πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στο Κεφάλαιο ΙΙΙ της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 για επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες που δεν είναι σύντομοι διεθνείς πλόες.

8.3 Παρά τις διατάξεις της παραγράφου 8.2, τα εκπαιδευτικά ιστιοφόρα πλοία είτε μηχανικώς αυτοπρο-

ωθούμενα είτε όχι και ανεξάρτητα της ολικής χωρητικότητάς τους, που μεταφέρουν περισσότερα από 50 άτομα ειδικού προσωπικού (μαθητευόμενους) μπορούν στα πλαίσια τήρησης των απαιτήσεων των κανονισμών 20.1.1, 20.1.2 ή 20.1.3 του κεφαλαίου ΙΙΙ της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 :

.1να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 20 1.5 του κεφαλαίου ΙΙΙ της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 συμπεριλαμβανομένης της διάταξης για τουλάχιστον ένα σκάφος διάσωσης σύμφωνα με τον κανονισμό 20 2.2 του κεφαλαίου ΙΙΙ και

.2επιπλέον να φέρουν μία στολή εμβάπτισης σε συμμόρφωση με τον κανονισμό 33 του κεφαλαίου ΙΙΙ της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 για κάθε άτομο που βρίσκεται πάνω στο πλοίο, εκτός και αν:

.2.1παρέχονται επωτίδες για την καθέλκυση σωστικών σχεδιών ή

.2.2το πλοίο εκτελεί συνεχώς πλόες σε θερμά κλίματα όπου, κατά την κρίση της Διοίκησης, στολές εμβάπτισης δεν είναι απαραίτητες.

8.4 Πλοίο ειδικού προορισμού που μεταφέρει όχι περισσότερα από 50 άτομα ειδικού προσωπικού πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στο κεφάλαιο ΙΙΙ της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 για φορτηγά πλοία εκτός δεξαμενοπλοίων. Τέτοια πλοία μπορούν εντούτοις να μεταφέρουν σωστικές συσκευές σύμφωνα με την παράγραφο 8.2 αν είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις υποδιαίρεσης για πλοία που μεταφέρουν περισσότερα από 50 άτομα ειδικού προσωπικού.

8.5 Οι κανονισμοί 2, 18.3.3, 20.1.2, 20.1.3, 26.1.6, 26.1.7, 45 και 46 του κεφαλαίου ΙΙΙ της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 δεν εφαρμόζονται σε πλοία ειδικού προορισμού.

8.6 ΄Οπου στο κεφάλαιο ΙΙΙ της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 χρησιμοποιείται ο όρος «επιβάτης» πρέπει να θεωρείται ως «ειδικό προσωπικό για αυτόν τον Κώδικα.»

4 Το κεφάλαιο 9 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 – ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Πλοία ειδικού προορισμού πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κεφαλαίου IV της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ., όπως τροποποιήθηκε.»

5 Το υπάρχον «Πιστοποιητικό Ασφάλειας για Πλοία Ειδικού Προορισμού» αντικαθίσταται από την αναθεωρημένη μορφή που δίδεται στο Προσάρτημα το οποίο συμπληρώνεται από ένα «Πιστοποιητικό Ασφαλείας καταγραφής εξοπλισμού για πλοίο Ειδικού προορισμού (τύπος ΠΕΠ)» όπως δίδεται στο παράρτημά του.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

Έντυπο Πιστοποιητικού Ασφαλείας για Πλοία Ειδικού Προορισμού

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ

Αυτό το Πιστοποιητικό θα συμπληρωθεί από έναν Κατάλογο Εξοπλισμού (Έντυπο ΠΕΠ)

(Επίσημη σφραγίδα) (Κράτος)

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του

ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ

κατόπιν εξουσιοδότησης της Κυβέρνησης

____

(όνομα κράτους)

από ____

(εξουσιοδοτημένο άτομο ή οργανισμός)

Στοιχεία πλοίου [2]

Όνομα πλοίου ____

[2] Εναλλακτικά, τα στοιχεία του πλοίου μπορούν να τοποθετηθούν και οριζόντια σε κυτία

Διακριτικός αριθμός ή γράμματα ____

Λιμένας νηολόγησης ____

Ολική χωρητικότητα ____

Θαλάσσιες περιοχές στις οποίες το πλοίο είναι
πιστοποιημένο να λειτουργεί (Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. κανονισμός IV/2)
____

Αριθμός IMO[3] ____

Ειδικός προορισμός πλοίου ____

Ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε η τρόπιδα ή το πλοίο βρισκόταν σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής ή, όπου εφαρμόζεται, ημερομηνία έναρξης εργασίας μετασκευής ή μετατροπής ή τροποποίησης βασικού χαρακτηριστικού ____

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ :

1 Το πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 1.6 του Κώδικα.

2 Ότι η επιθεώρηση έδειξε ότι:

2.1 Το πλοίο έχει συμμορφωθεί με τις διατάξεις του Κώδικα όσον αφορά:

.1στην κατασκευή, κύριες και βοηθητικές μηχανές, λέβητες και άλλα δοχεία πίεσης

.2διατάξεις και λεπτομέρειες στεγανών διαμερισμάτων

2.2 το πλοίο έχει συμμορφωθεί με τις διατάξεις του Κώδικα όσον αφορά στην κατασκευαστική προστασία φωτιάς, συστήματα και συσκευές πυρασφάλειας και σχέδια ελέγχου πυρκαγιάς

2.3 το πλοίο ήταν εξοπλισμένο με σωστικά μέσα και εξοπλισμό σε σωσίβιες λέμβους, σωσίβιες σχεδίες και λέμβους διάσωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα

2.4 το πλοίο ήταν εξοπλισμένο με ορμιδοβόλους συσκευές και εγκαταστάσεις ασυρμάτου που χρησιμοποιούνται στα σωστικά μέσα σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα

2.5 το πλοίο συμμορφώνεται με τις διατάξεις του Κώδικα όσον αφορά στις εγκαταστάσεις ασυρμάτου

[3] Αναφέρεται στο Πρόγραμμα Αναγνώρισης Αριθμού Πλοίου του IMO, που υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση A.600(15).

2.6 η λειτουργία των εγκαταστάσεων ασυρμάτου που χρησιμοποιούνται στα σωστικά μέσα ήταν σύμφωνη με τις διατάξεις του Κώδικα

MSC/Circ.739

2.7 το πλοίο συμμορφώνεται με τις διατάξεις του Κώδικα όσον αφορά στον ναυτιλιακό εξοπλισμό επί του πλοίου, στα μέσα επιβίβασης για πλοηγούς και ναυτικές εκδόσεις

2.8 το πλοίο ήταν εξοπλισμένο με φώτα, σχήματα, μέσα εκπομπής ηχητικών σημάτων και σημάτων κινδύνου σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα και τους ισχύοντες Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη θάλασσα.

2.9 από κάθε άλλης απόψεως το πλοίο ήταν σύμφωνο με τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα

3 Ότι έχει / δεν έχει[4] εκδοθεί Πιστοποιητικό εξαίρεσης.

4 Ότι το πλοίο διαθέτει / δεν διαθέτει[4] Πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τη Σύμβαση Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974, όπως τροποποιήθηκε.

Αυτό το πιστοποιητικό ισχύει έως ____

Εκδόθηκε ____
(Τόπος έκδοσης Πιστοποιητικού)

____________________ ____________________
(Ημερομηνία έκδοσης) (Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου που εκδίδει το πιστοποιητικό)

(Σφραγίδα εκδούσας Αρχής)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΗΣΙΑΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΚΥΤΟΣ, ΤΗ ΜΗΧΑΝΗ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟ 2.1 ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ στον έλεγχο που απαιτείται από την παράγραφο 1.6 του Κώδικα, το πλοίο βρέθηκε ότι συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα.

Ετήσια Επιθεώρηση: Υπογραφή ______________________________
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

Τόπος ___________________________________
Ημερομηνία ______________________________

(Σφραγίδα Αρχής)

Ετήσια Επιθεώρηση: Υπογραφή _______________________________
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

Τόπος ___________________________________
Ημερομηνία ______________________________

(Σφραγίδα Αρχής)

Ετήσια Επιθεώρηση: Υπογραφή _______________________________
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

Τόπος ___________________________________
Ημερομηνία ______________________________

(Σφραγίδα Αρχής)

Ετήσια Επιθεώρηση: Υπογραφή ________________________________
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

Τόπος___________________________________
Ημερομηνία _______________________________

(Σφραγίδα Αρχής)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΗΣΙΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΔΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΑΛΛΟ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΥΣ 2.2, 2.3, 2.4,2.6,2.7,2.8 και 2.9 ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ στην επιθεώρηση που απαιτείται από την παράγραφο 1.6 του Κώδικα, το πλοίο βρέθηκε ότι συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα.

Ετήσια Επιθεώρηση: Υπογραφή ____________________________
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

Τόπος ________________________________
Ημερομηνία ____________________________

(Σφραγίδα Αρχής)

Ετήσια Επιθεώρηση: Υπογραφή ____________________________
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

Τόπος ________________________________
Ημερομηνία ____________________________

(Σφραγίδα Αρχής)

Ετήσια / Περιοδική* Επιθεώρηση: Υπογραφή ____________________________
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

Τόπος ________________________________
Ημερομηνία ____________________________

(Σφραγίδα Αρχής)

Ετήσια Επιθεώρηση: Υπογραφή ____________________________
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

Τόπος ________________________________
Ημερομηνία ____________________________

(Σφραγίδα Αρχής)

---

* Διαγράφεται αναλόγως

ΘΕΩΡΗΣΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ ΟΠΩΣ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟ 2.5 ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ στην επιθεώρηση που απαιτείται από την παράγραφο 1.6 του Κώδικα, το πλοίο βρέθηκε ότι συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα.

Περιοδική Επιθεώρηση: Υπογραφή ________________________________
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

Τόπος ___________________________________
Ημερομηνία ______________________________

(Σφραγίδα Αρχής)

Περιοδική Επιθεώρηση: Υπογραφή ________________________________
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

Τόπος ___________________________________
Ημερομηνία ______________________________

(Σφραγίδα Αρχής)

Περιοδική Επιθεώρηση: Υπογραφή ________________________________
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

Τόπος ___________________________________
Ημερομηνία ______________________________

(Σφραγίδα Αρχής)

Ετήσια Επιθεώρηση: Υπογραφή ________________________________
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

Τόπος ___________________________________
Ημερομηνία ______________________________

(Σφραγίδα Αρχής)

Θεώρηση για την παράταση του Πιστοποιητικού

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα και αυτό το Πιστοποιητικό θα πρέπει, σύμφωνα με 1.7.3 να θεωρείται ως έγκυρο έως ________________________________

Υπογραφή ________________________________
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)
Τόπος ___________________________________
Ημερομηνία ______________________________
(Σφραγίδα Αρχής)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Καταγραφή Εξοπλισμού για το Πιστοποιητικό Ασφαλείας Πλοίου Ειδικού Προορισμού
(Έντυπο ΠΕΠ)

Το έντυπο αυτό θα είναι μόνιμα επισυναπτόμενο
στο Πιστοποιητικό Ασφαλείας Πλοίου Ειδικού Προορισμού

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ

1 Στοιχεία πλοίου

Όνομα πλοίου ______________________________

Διακριτικός αριθμός ή γράμματα ______________________________

Αριθμός ατόμων ειδικού προσωπικού (συμπεριλαμβανομένων επιβατών)
για τον οποίο είναι πιστοποιημένο ______________________________

Ελάχιστος αριθμός ατόμων με τα απαιτούμενα προσόντα για την
λειτουργία των ραδιοεπικοινωνιών ______________________________

2 Λεπτομέρειες σωστικών μέσων

1 Συνολικός αριθμός ατόμων για τα οποία παρέχονται σωστικά μέσα	……………………………………	
	Αριστερή Πλευρά	Δεξιά Πλευρά
2 Συνολικός αριθμός σωσιβίων λέμβων	…………………..	………………
2.1 Συνολικός αριθμός ατόμων που μπορούν να μεταφέρουν	…………………..	………………
2.2 Αριθμός μερικώς κλειστών σωσίβιων λέμβων (Κανονισμός Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. ΙΙΙ/42)	…………………..	………………
2.3 Αριθμός αυτοανορθούμενων μερικώς κλειστών σωσίβιων λέμβων (Κανονισμός Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. ΙΙΙ/43)	…………………..	………………
2.4 Αριθμός πλήρως κλειστών σωσίβιων λέμβων (Κανονισμός Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. ΙΙΙ/44)	…………………..	………………
	…………………..	………………
2.5 Άλλες σωσίβιες λέμβοι	…………………..	………………
2.5.1 Αριθμός	…………………..	………………
2.5.2 Τύπος		

3	Αριθμός μηχανοκίνητων σωσίβιων λέμβων (συμπεριλαμβάνεται στο συνολικό αριθμό σωσίβιων λέμβων που αναφέρεται πιο πάνω)	…………………..	………………
3.1	Αριθμός σωσίβιων λέμβων που είναι εφοδιασμένες με προβολείς	…………………..	………………
4	Αριθμός λέμβων διάσωσης	…………………..	………………
4.1	Αριθμός λέμβων που περιλαμβάνονται στο συνολικό αριθμό σωσίβιων λέμβων που αναφέρονται πιο πάνω	…………………..	………………
5	Σωσίβιες σχεδίες	…………………..	………………
5.1	Εκείνες για τις οποίες αποκτούνται εγκεκριμένα μέσα καθαίρεσης	…………………..	………………
5.1.1	Αριθμός σωσίβιων σχεδιών	…………………..	………………
5.1.2	Αριθμός ατόμων που μπορούν να μεταφέρουν	…………………..	………………
5.2	Εκείνες για τις οποίες δεν απαιτούνται εγκεκριμένα μέσα καθαίρεσης	…………………..	………………
5.2.1	Αριθμός σωσίβιων σχεδιών	…………………..	………………
5.2.2	Αριθμός προσώπων που μπορούν να μεταφέρουν	…………………..	………………
6	Πλευστικές Συσκευές	…………………..	………………
6.1	Αριθμός συσκευών	…………………..	………………
6.2	Αριθμός ατόμων που μπορούν να υποστηρίξουν	…………………..	………………
7	Αριθμός κυκλικών σωσιβίων	…………………..	………………
8	Αριθμός σωσίβιων ζωνών	…………………..	………………
9	Στολές εμβάπτισης		
9.1	Συνολικός αριθμός	…………………..	………………
9.2	Αριθμός στολών που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις για σωσίβιες ζώνες	…………………..	………………
		…………………..	………………
10	Αριθμός βοηθημάτων θερμικής προστασίας[1]	…………………..	………………
11	Ραδιοεξοπλισμός που χρησιμοποιείται σε σωστικά μέσα		
11.1	Αριθμός πομποδεκτών ραντάρ	…………………..	………………
11.2	Αριθμός συσκευών αμφίδρομης ραδιοτηλεφωνίας VHF	…………………..	………………
		…………………..	………………

[1] Εξαιρουμένων όσων απαιτούνται από τους Κανονισμούς Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. ΙΙΙ/38.5.1.24, ΙΙΙ/41.8.31, και ΙΙΙ/47.2.2.13.

3 Στοιχεία ραδιομέσων

Στοιχείο	Πραγματική προμήθεια
1 Βασικά συστήματα	....
1.1 Ραδιοεγκατάσταση VHF	....
1.1.1 Κωδικοποιητής DSC	....
1.1.2 Δέκτης φυλακής DSC	....
1.1.3 Ραδιοτηλεφωνία	....
1.2 Ραδιοεγκατάσταση MF	....
1.2.1 Κωδικοποιητής DSC	....
1.2.2 Δέκτης φυλακής DSC	....
1.2.3 Ραδιοτηλεφωνία	....
1.3 Ραδιοεγκατάσταση MF/HF	....
1.3.1 Κωδικοποιητής DSC	....
1.3.2 Δέκτης φυλακής DSC	....
1.3.3 Ραδιοτηλεφωνία	....
1.3.4 Ραδιοτηλέγραφος άμεσης εκτύπωσης	....
1.4 Σταθμός Inmarsat πλοίου – ξηράς	....
2 Βοηθητικά μέσα συναγερμού	....
3 Μέσα για λήψη πληροφοριών ναυτιλιακής ασφάλειας	....
3.1 Δέκτης NAVTEX	....
3.2 Δέκτης EGC	....
3.3 Δέκτης ραδιοτηλέγραφου HF άμεσης εκτύπωσης	....
4 Δορυφόρος EPIRB	....
4.1 COSPAS – SARSAT	....
4.2 Inmarsat	....
5 VHF EPIRB	....
6 Πομποδέκτης ραντάρ πλοίου	....
7 Δέκτης φυλακής συχνότητας κινδύνου ραδιοτηλεφωνίας στα 2.182 KHz[2]	....
8 Συσκευή για τη δημιουργία ραδιοτηλεφωνικού σήματος συναγερμού στα 2.182 KHz[3]	....

[2] Εκτός αν ορίζεται άλλη ημερομηνία από την επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας, αυτό το στοιχείο δε χρειάζεται να αναπαράγεται στο αρχείο που επισυνάπτεται στα πιστοποιητικά που εκδίδονται μετά την 1η Φεβρουαρίου 1999.

4 Μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την εξασφάλιση διαθεσιμότητας ραδιομέσων (Κανονισμοί Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. IV/15.6 και 15.7)

4.1 Αναπαραγωγή εξοπλισμού ____

4.2 Συντήρηση ξηράς ____

4.3 Ικανότητα συντήρησης στη θάλασσα __________________________________

5 *Πλοία ειδικού προορισμού που έχουν κατασκευασθεί πριν από την 1 Φεβρουαρίου 1995 και που δεν συμμορφώνονται με όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις του Κεφαλαίου IV της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ., όπως έχει τροποποιηθεί.*[5]

	Απαιτήσεις κανονισμών	Πραγματική προμήθεια
Ώρες ακρόασης από το χειριστή	………………….	………………….
Αριθμός χειριστών	………………….	………………….
Αν υπάρχει αυτόματος συναγερμός	………………….	………………….
Αν υπάρχει κύρια εγκατάσταση	………………….	………………….
Αν υπάρχει εφεδρική εγκατάσταση	………………….	………………….
Αν ο κύριος και ο εφεδρικός πομπός διαχωρίζονται ηλεκτρικά ή συνδυάζονται	………………….	………………….

6 *Πλοία ειδικού προορισμού που έχουν κατασκευασθεί πριν από την 1 Φεβρουαρίου 1992 και που δε συμμορφώνονται πλήρως με τις ισχύουσες απαιτήσεις του Κεφαλαίου III της Σύμβασης Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ., όπως έχει τροποποιηθεί.*[6]

	Πραγματική προμήθεια
Εγκατάσταση ραδιοτηλέγραφου για σωσίβιες λέμβους	………………………………..
Φορητός ραδιοεξοπλισμός για σκάφος επιβίωσης	………………………………..
EPIRB (121,5 MHz και 243,0 MHz) σκάφους επιβίωσης	………………………………..
Ραδιοτηλεφωνικός εξοπλισμός αμφίδρομης επικοινωνίας	………………………………..

[3] Αυτό το στοιχείο δε χρειάζεται να αναπαράγεται στο αρχείο που επισυνάπτεται στα πιστοποιητικά που εκδίδονται μετά την 1η Φεβρουαρίου 1999.

[5] Αυτό το στοιχείο δε χρειάζεται να αναπαράγεται στο αρχείο που επισυνάπτεται στα πιστοποιητικά που εκδίδονται μετά την 1 Φεβρουαρίου 1999.

[6] Αυτό το στοιχείο δε χρειάζεται να αναπαράγεται στο αρχείο που επισυνάπτεται στα πιστοποιητικά που εκδίδονται μετά την 1 Φεβρουαρίου 1995.

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι οι παρούσες καταγραφές είναι ορθές από όλες τις απόψεις

Εκδόθηκε στ ______________________________
(Τόπος έκδοσης του Πιστοποιητικού)

____________________	________________
(Ημερομηνία έκδοσης)	(Υπογραφή αρμόδια εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου που εκδίδει το Έντυπο)

(Σφραγίδα της εκδούσας Αρχής)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 17
ΑΠΟΦΑΣΗ MSC.183(79)
(υιοθετήθηκε την 9η Δεκεμβρίου 2004)

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ (ΚΩΔΙΚΑΣ ΠΕΠ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ,

ΕΝΘΥΜΟΥΜΕΝΗ το Άρθρο 28 (β) της Σύμβασης για το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό σχετικά με τα καθήκοντα της Επιτροπής.

ΕΝΘΥΜΟΥΜΕΝΗ ΕΠΙΣΗΣ την απόφαση Α.534(13), με την οποία η Συνέλευση, κατά τη δέκατη τρίτη σύνοδό της υιοθέτησε τον Κώδικα Ασφαλείας για Πλοία Ειδικού Προορισμού (Κώδικας ΠΕΠ).

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ότι η Συνέλευση εξουσιοδότησε την Επιτροπή να τροποποιεί τον Κώδικα όπως μπορεί να είναι απαραίτητο,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ κατά την εβδομηκοστή ένατη σύνοδό της τις τροποποιήσεις στον Κώδικα ΠΕΠ που προτάθηκαν από την Υπο-Επιτροπή για την Εφαρμογή του Κράτους της Σημαίας κατά την ενδέκατη σύνοδό της που εγκρίθηκαν από την Επιτροπή κατά την εβδομηκοστή όγδοη σύνοδό της,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ τις τροποποιήσεις στον Κώδικα Ασφαλείας για Πλοία Ειδικού Προορισμού, όπως έχει τροποποιηθεί, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο Παράρτημα στην παρούσα απόφαση

2. ΟΡΙΖΕΙ ότι οι εν λόγω τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2006.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ, ΟΠΩΣ ΕΧΕΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙ

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ
ΕΝΤΥΠΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ

1. Στο έντυπο του Πιστοποιητικού Ασφαλείας Πλοίου Ειδικού Προορισμού, εισάγεται η εξής νέα παράγραφος μεταξύ της παραγράφου που αρχίζει με τις λέξεις «Αυτό το Πιστοποιητικό ισχύει μέχρι» και της παραγράφου που αρχίζει με την λέξη «Εκδόθηκε»:

«Ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης βάσει της οποίας εκδίδεται το παρόν πιστοποιητικό: ____________
____».
(Ημερομηνία/μήνας/έτος)

Άρθρο δεύτερο
Πιστοποιητικό Ασφαλείας Πλοίου Ειδικού Προορισμού

1. Το πιστοποιητικό Ασφαλείας πλοίου Ειδικού Προορισμού (Π.Α.Π.Ε.Π.), έχει τον τύπο όπως έχει προβλεφθεί στο Προσάρτημα της Αποφάσεως Α.534(13) «Υπόδειγμα Πιστοποιητικού Ασφαλείας για Πλοία Ειδικού Προορισμού», έχει αντικατασταθεί με το Προσάρτημα της Εγκυκλίου MSC/Circ. 739/28.6.1996 και τροποποιηθεί με την Απόφαση Res. MSC 183(79) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

2. Το ως άνω αναφερόμενο Πιστοποιητικό Ασφαλείας πλοίου Ειδικού Προορισμού αποτελεί διατιμημένο έντυπο του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (Ν.Α.Τ.) και διατίθεται μέσω των υπολόγων του Ν.Α.Τ. Το εν λόγω πιστοποιητικό δύναται να εκτυπώνεται και μηχανογραφικά. Το αντίτιμο αυτού εισπράττεται από τους υπολόγους του Ν.Α.Τ. με την επικόλληση ειδικών ενσήμων, η αξία των οποίων καθορίζεται με Κ.Υ.Α. των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Υγείας Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

Άρθρο τρίτο
Έλεγχος Εφαρμογής

Αρμόδια Αρχή για τον έλεγχο εφαρμογής της απόφασης αυτής είναι ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων (Κ.Ε.Ε.Π.) ο οποίος θα είναι επίσης η μνημονευόμενη στον εν λόγω κώδικα «Διοίκηση». Ως προς την βεβαίωση των παραβάσεων των διατάξεων της παρούσας απόφασης και την επιβολή κυρώσεων, αρμόδια Αρχή είναι εις μεν την ημεδαπή ο (Κ.Ε.Ε.Π.) και οι Λιμενικές Αρχές, εις δε την αλλοδαπή οι Έδρες Ναυτιλιακών Ακολούθων και ελλείψει αυτών οι Ελληνικές Προξενικές Αρχές.

Άρθρο τέταρτο
Κυρώσεις

Στους παραβάτες του παρόντος Κώδικα ανεξαρτήτως άλλης ποινικής ή πειθαρχικής ευθύνης επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου 45 του ν.δ. 187/1973 (ΦΕΚ 261 Α΄).

Άρθρο πέμπτο
Θέση σε ισχύ

Η ισχύς της παρούσας απόφασης αρχίζει από την δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς, 18 Ιουλίου 2007

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΜΑΝΩΛΗΣ Κ. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227 **23104 23956**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ευριπίδου 63 **210 4135228**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327 **2610 638109**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο **26510 87215**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1 **25310 22858**
ΛΑΡΙΣΑ - Διοικητήριο **2410 597449**
ΚΕΡΚΥΡΑ - Σαμαρά 13 **26610 89122**
ΗΡΑΚΛΕΙΟ - Πεδιάδος 2 **2810 300781**
ΜΥΤΙΛΗΝΗ - Πλ. Κωνσταντινουπόλεως 1 **22510 46654**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή

- Για τα Φ.Ε.Κ. από 1 μέχρι 16 σελίδες σε 1 €, προσαυξανόμενη κατά 0,20 € για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα Φ.Ε.Κ. σε 0,15 € ανά σελίδα.

Σε μορφή DVD/CD

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α΄	150 €	40 €	15 €
Β΄	300 €	80 €	30 €
Γ΄	50 €	-	-
Υ.Ο.Δ.Δ.	50 €	-	-
Δ΄	110 €	30 €	-

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α.Α.Π.	110 €	30 €	-
Ε.Β.Ι.	100 €	-	-
Α.Ε.Δ.	5 €	-	-
Δ.Δ.Σ.	200 €	-	20 €
Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και **Γ.Ε.ΜΗ.**	-	-	100 €

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ψηφιακή μορφή και μέχρι 100 σελίδες, σε 5 € προσαυξανόμενη κατά 1 € ανά 50 σελίδες.
- Η τιμή πώλησης σε μορφή cd-rom/dvd, δημοσιευμάτων μιας εταιρείας στο τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε. και Γ.Ε.ΜΗ. σε 5 € ανά έτος.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ Φ.Ε.Κ.: Τηλεφωνικά: 210 4071010 - fax: 210 4071010 - internet: http://www.et.gr

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Έντυπη μορφή	Ψηφιακή Μορφή
Α΄	225 €	190 €
Β΄	320 €	225 €
Γ΄	65 €	Δωρεάν
Υ.Ο.Δ.Δ.	65 €	Δωρεάν
Δ΄	160 €	80 €
Α.Α.Π.	160 €	80 €
Ε.Β.Ι.	65 €	33 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή	Ψηφιακή Μορφή
Α.Ε.Δ.	10 €	Δωρεάν
Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και **Γ.Ε.ΜΗ.**	2.250 €	645 €
Δ.Δ.Σ.	225 €	95 €
Α.Σ.Ε.Π.	70€	Δωρεάν
Ο.Π.Κ.	-	Δωρεάν
Α΄+ Β΄+ Δ΄ + Α.Α.Π.	-	450 €

- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές ταχυδρομικά, με την επιβάρυνση των 70 €, ποσό το οποίο αφορά τα ταχυδρομικά έξοδα.
- Για την παροχή πρόσβασης μέσω διαδικτύου σε Φ.Ε.Κ. προηγουμένων ετών και συγκεκριμένα στα τεύχη: **α)** Α, Β, Δ, Α.Α.Π., Ε.Β.Ι. και Δ.Δ.Σ., η τιμή προσαυξάνεται, πέραν του ποσού της ετήσιας συνδρομής του 2007, κατά 40 € ανά έτος και ανά τεύχος και **β)** για το τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε. & Γ.Ε.ΜΗ., κατά 60 € ανά έτος παλαιότητας.

* Η καταβολή γίνεται σε όλες τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.). Το πρωτότυπο διπλότυπο (έγγραφο αριθμ. πρωτ. 9067/28.2.2005 2η Υπηρεσία Επιτρόπου Ελεγκτικού Συνεδρίου) με φροντίδα των ενδιαφερομένων, πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στο Εθνικό Τυπογραφείο (Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32 Αθήνα).
* Σημειώνεται ότι φωτοαντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές Επιταγές για την εξόφληση της συνδρομής, δεν γίνονται δεκτά και θα επιστρέφονται.
* Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα μέλη της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίου Τύπου Αθηνών και Επαρχίας, οι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί, η Ε.Σ.Η.Ε.Α., τα τριτοβάθμια συνδικαλιστικά Όργανα και οι τριτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δικαιούνται έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί της ετήσιας συνδρομής (τρέχον έτος + παλαιότητα).
* Το ποσό υπέρ Τ.Α.Π.Ε.Τ. [5% επί του ποσού συνδρομής (τρέχον έτος + παλαιότητα)], καταβάλλεται ολόκληρο (Κ.Α.Ε. 3512) και υπολογίζεται πριν την έκπτωση.
* Στην Ταχυδρομική συνδρομή του τεύχους Α.Σ.Ε.Π. δεν γίνεται έκπτωση.

Πληροφορίες για δημοσιεύματα που καταχωρούνται στα Φ.Ε.Κ. στο τηλ.: 210 5279000.
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.: Μάρνη 8 τηλ.: 210 8220885, 210 8222924, 210 5279050.
Οι πολίτες έχουν τη δυνατότητα ελεύθερης ανάγνωσης των δημοσιευμάτων που καταχωρούνται σε όλα τα τεύχη της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως πλην εκείνων που καταχωρούνται στο τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε και Γ.Ε.ΜΗ., από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου (www.et.gr).

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08:00 μέχρι 13:00



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster.et@et.gr